Dodatek do miesięcznika
„Przegląd Komunikacyjny“

BIULETYN

STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW i TECHNIKÓW KOMUNIKACJI R. P.

Nr 7—8 Lipiec—Sierpień 1947 r.

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 168.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10. telefon 265-22.

TREŚĆ nr 7—8

Inż. Tytus Świeściakowski

Próby porównawcze opalania parowozów węglem sortowanym i niesortowanym

Na kolejach żelaznych Z. S. R. R. przeprowadzono próby opalania parowozów węglem g. śląskim sortowanym i niesortowanym. Takie próby były przeprowadzone również na kolejach polskich w 1929 roku przez prof. inż. A. Czeczotta.

Wyniki prób jednych i drugich wskazane jest porównać, tym bardziej, iż próby na kolejach Z. S. R. R. były dokonane na parowozach z mechanicznym zasileniem paleniska (stokery), a ponieważ koleje polskie mają otrzymać w najbliższym czasie pewną ilość parowozów z takimi urządzeniami, więc spostrzeżenia i wnioski wynikające z prób na kolejach Z.S.R.R. mogą się okazać cennymi dla nas.

Próby były wykonywane na parowozach towarowych o 5 osiach pędnych — na P.K.P na parowozach serii T w 12 (typu kolei austriackich) o układzie osi 0-5-0, zaś na kolejach Z.S.R.R. na parowozach ser. E o układzie osi 1-5-0, pochodzenia amerykańskiego; maszyna parowa na obu seriach bliźniacza.

Charakterystyczne szczegóły tych parowozów podane są w zestawieniu poniżej:

		Tw 12	E
Ciężar napędny	ton	69,14	91,5
Nadprężność pary	atm	14,0	12,67
Powierzchnia rusztu	m²	3,42	6,0
Powierzchnia ogrzewalna całkowita			
a) bez przegrzewacza	m²	137,8	229,4
b) z przegrzewaczem	m²	171,3	304,2
Temperatura pary przegrzanej	°C	do 380	do 380
Średnica kół pędnych	mm	1260	1321

Próby na P.K.P. były dokonywane z węglem kilku sortymentów, z prób na kolejach Z S. R. R. podane są*) wyniki z węglem jednego sortymentu, o ziarnach grubości 0 do 50 mm; węgiel o tych wymiarach dostarczają niektóre polskie kopalnie pod nazwą „drobny“; dla porównania prób na kolejach Z.S.R.R. z próbami na P.K.P. zatrzymujemy się na próbach P.K.P. z węglem o wymiarach orzecha.

Według zestawienia kopalń wydanego przez Centralę Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego — obecnie ustalone są wymiary: orzecha III — 18 do 30 mm, orzecha II — 30 do 50 mm (w węglu podczas prób 20 do 35 mm).

Szczegóły dotyczące węgla przytoczone są w zestawieniu poniżej:

			Seria parowozów Tw 12	E
1) Wymiary ziarn				
a) węgla sortowanego	mm	—	20 do 35	6 do 50
b) węgla niesortowanego	mm	—	0 do 120	9 do 100
2) Zawartość miału				
a) w węglu sortowanym		—	—	9,5 %
b) w węglu niesortowanym		—	—	33,8 %
3) Wartość opałowa (ilość jednostek ciepła po spaleniu 1 kg węgla)	kal/kg			
a) węgla sortowanego	„	—	7396	7592
b) niesortowanego	„	—	7556	7469
4) Zawartość popiołu				
a) w węglu sortowanym	%	—	6,85	16,57 %
b) w węglu niesortowanym	%	—	5,36	15,69 %
5) Zawartość wody				
a) w węglu sortowanym	%	—	2,35	8,11 %
b) w węglu niesortowanym	%	—	2,67	10,26 %

*) Technika żeleznych dorog — 1945 r. nr. 12 i 1946 r. nr. 8-9.

Wpływ na wyniki mają również okoliczności, w jakich dokonywano próby. Próby na P. K. P. odbywały się na odcinku długości ok. 145 km, przebieg pociągu przy każdej próbie trwał ok. 6 godzin; na każdy sortyment przeprowadzono po 2 próby, odpowiadające trzem natężeniom pracy kotła; skład pociągu wynosił 2.500 t.

Oprócz parowozu T w 12 w pociągu był parowóz pomocniczy T p 4, który był umieszczony w środku pociągu.

Próby na kolejach Z. S. R. R. odbywały się na torach doświadczalnych przekazanych Instytutowi Badawczemu według metody stosowanej przez ten Instytut przy próbach.

Podczas prób na P. K. P. natężenie powierzchni ogrzewanej kotła wahało się w granicach 27 do 62 kg na m² powierzchni odpowiadających natężeniu rusztu od 100 do 450 kg/m²; na kolejach Z. S. R. R. badania były dokonywane przy natężeniu powierzchni ogrzewanej od 28 do 75 kg/m² przy natężeniach rusztu 177 do 732 kg/m².

Podczas prób określano:

a) stopień wyzyskania w kotle ciepła przez określenie współczynnika sprawności kotła;

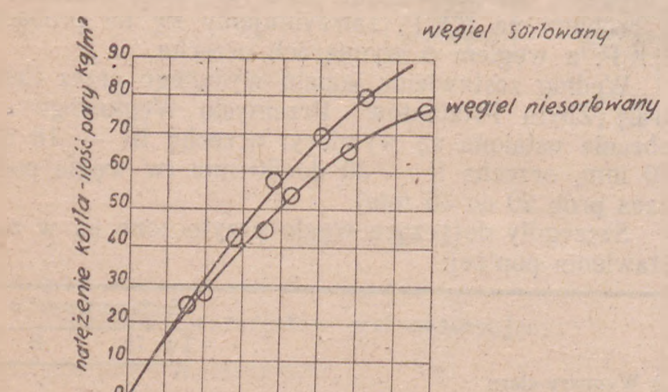
b) stopień wyzyskania w maszynie parowej ciepła otrzymanego od kotła;

c) ilość niedopałków spadających do popielnika oraz miału unoszonego do dymnicy;

d) temperaturę pary przegrzewanej w rurze dolotowej i temperaturę gazów spalinowych w dymnicy;

e) zawartość CO_2 i CO w gazach spalinowych;

f) różne straty ciepła jako to — przez ścianki kotła, na niezupełne spalanie, z gazami spalinowymi, wylatującymi w powietrze i przez unoszenie miału i drobnych cząsteczek.



Wykres wyzyskania paliwa

Wyniki prób można streścić w następujący sposób:

1) W miarę wzrostu natężenia rusztu odparowalność węgla, tj. ilość kg pary otrzymywanej z jednego kg węgla zmniejsza się przy opalaniu węglem niesortowanym więcej, oznacza to, iż dla otrzymania tej samej ilości pary trzeba zużyć węgla więcej.

Rysunek przedstawia wykres natężenia powierzchni orzewalnej, tj. ilość kg pary z 1 m² powierzchni podczas badań na kolejach Z. S. R. R. przy różnych natężeniach rusztu.

Wykres ten wykazuje, iż odparowalność węgla, tj. ilość pary w kg otrzymywanej przy spalaniu 1 kg węgla dla węgla niesortowanego zmniejsza się gdy natężenie rusztu zwiększa się.

Duży wpływ ma tutaj zawartość miału; inż. Czeczott podkreśla, iż przy większej zawartości miału należy węgiel moczyć, aby uniknąć większych strat na unoszenie, chociaż ma to wpływ ujemny na wysokość temperatury spalania w palenisku i przegrzewu pary.

2) Różnica temperatury pary przegrzanej przy opalaniu węglem sortowanym lub niesortowanym — jest niewielka, zaś temperatura gazów odlatujących jest przy węglu niesortowanym wyższa.

Podczas prób na kolejach Z. S. R. R. stwierdzono, iż przy natężeniu rusztu około 550 kg/m² — temperatura gazów spalinowych w dymnicy wynosiła przy węglu sortowanym 402°, a przy węglu niesortowanym 414°.

Podczas badań na P. K. P. temperatura gazów w dymnicy wynosiła około 400° przy mniejszym jeszcze natężeniu rusztu.

3) Współczynnik sprawności kotła, tj. stopień wyzyskania ciepła zawartego w spalanym węglu podczas badań na kolejach Z. S. R. R. wynosił przy małych natężeniach rusztu

dla węgla sortowanego 74 %
dla węgla niesortowanego 68,8%
a przy dużych natężeniach 50,8% i 46,4%.

Na kolejach polskich przeciętny współczynnik wynosił dla węgla sortowanego 60—64% a niesortowanego 56,3%.

4) Straty powstające wskutek unoszenia miału są większe przy opalaniu węglem niesortowanym; przy próbach na kolejach Z. S. R. R. stwierdzono:

stratę dla węgla sortowanego 2,6 do 17%
stratę dla węgla niesortowanego 8,6 do 31%.

Mniejsze straty przy spalaniu węgla sortowanego wypływały z mniejszej zawartości miału oraz z tego, iż nie było w tym sortymencie kawałków powyżej 50 mm, węgiel więc przechodził przez stoker prawie bez rozdrobnienia.

Przy próbach na P. K. P. otrzymano straty te dla węgla sortowanego około 14,3% i dla niesortowanego 19%.

Na podstawie analizy przeprowadzonych prób — prof. inż. Czeczott przychodzi do wniosku, iż

„wynik opalania nie tyle zależy od wielkości ziarna, ile od obecności w danym sortymencie miału, bądź kopalnianego, bądź powstałego od tłuczenia grubszych kawałków;

węgiel niesortowany należy uważać jako mieszankę kostki i drobnej pospółki, o wartości zależnej od procentowego stosunku grubszego materiału".

Na podstawie analizy badań na kolejach Z. S. R. R. z parowozem E, prof. Isaakin i inż. Niewierowicz*) przychodzą do następujących wniosków:

1) węgiel niesortowany na równi z węglem sortowanym o wymiarach kawałków 6 do 50 mm — daje możność natężenia powierzchni ogrzewalnej kotła do 65 kg/m² w ciągu jednej godziny bez nadwyrężenia zapasu pary w kotle;

2) straty wskutek unoszenia miału wynoszą 2.6 do 17% przy węglu sortowanym i 8,6% do 26,8% przy węglu niesortowanym.

---

*) Technika železnych dorog — nr 8-9 z 1946 r.

Strata wzrasta o 0,48% na każdy 1% zwiększenia miału, o ziarnach wielkości 0 do 6 mm.

3) Wyzyskanie ciepła przy opalaniu węglem sortowanym jest większe, niż przy niesortowanym: przy natężeniu powierzchni kotłowej 60 kg/m² oszczędność na użycie paliwa sortowanego wynosi ok. 25%.

4) Badania jeszcze raz stwierdziły, iż **dla opalania parowozów z mechanicznym podawaniem węgla, niezbędny jest węgiel sortowany o małej zawartości miału w ziarnach poniżej 6 mm.**

Próby na kolejach Z. S. R. R. miały na celu wyjaśnienie również, jaki węgiel jest najwięcej odpowiedni przy mechanicznym opalaniu. W tym celu określono zawartość ziarn różnych wymiarów przed rozdrabnianiem w stokerze i po rozdrobnieniu; stwierdzono, iż ziarna o średnicy powyżej 25 mm w większej ilości rozdrabniają się w stokerze, przy czym zawartość miału o ziarnach 0—6 mm znacznie się zwiększa.

Wytwarzanie miału zależy od pochodzenia węgla i dla węgla niesortowanego g. śląskiego otrzymano takie wyniki:

wielkość ziarna	po przejściu przez stoker	zawartość przed rozdrabnianiem
powyżej 100 mm	2,7	—
75—100 mm	2,6	—
50—75 mm	4,6	1,7
25—50 mm	13,0	10,03
13—25 mm	18,3	20,04
6—13 mm	21,6	24,0
0,6 mm	37,2	43,22

Zestawienie powyższe uwidocznia, iż ziarna o grubości 75 mm i wyżej zostały wszystkie rozdrobnione; ziarna 50—75 mm rozdrobnione ok. 70—90% w większości, ziarna 25—50 mm rozdrobnione nieznacznie.

Stwierdzono, iż jeżeli węgiel nie zawiera kawałków powyżej 75 mm — to zwiększenie zawartości miału jest nieznaczne, zaś węgiel o większej zawartości kawałków grubszych daje duże zwiększenie miału, np. węgiel o zawartości ok. 22% kawałków powyżej 50 mm i miału ok. 15% po przejściu przez rozdrabiacz stokera zawierał 43,5% miału.

Zaznaczone powyżej mniejsze wyzyskanie wartości cieplnej węgla drobniejszych sortymentów bynajmniej nie oznacza, iż użycie tych węgli do opalania nie opłaca się; zależy to od cen węgla różnych sortymentów.

Jeżeli wziąć pod rozwagę np. kostkę II i orzech II. Wartość opałową węgla g. śląskiego można przyjąć kostki II — 7420 i orzecha II — 7125 kal/kg.

Współczynnik wyzyskania ciepła według badań porf. Czeczotta wynosił dla kostki II — 64,1 i orzecha II — 59,5 — zatem otrzymana przy spalaniu ilość ciepła w kaloriach wynosi $0{,}646 \times 7420 = 4794$ kal/kg i $0{,}59 \times 7125 = 4204$ kal/kg.

Cena tych sortymentów węgla według cennika Centrali Przemysłu Węglowego z 1946 r. była wyznaczona 490 zł i 420 zł.

Stosunek ilości wyzyskanego ciepła 4794 i 4204 = = 100 : 88.

Stosunek ceny 490 i 420 = 100 : 86 — co wskazuje, iż w danym przypadku użycie węgla drobniejszego opłaca się.

Inż. Jan Cholewo

Koleje w W. Brytanii i organizacja Służby Drogowej (c. d.)

4. **Biuro Dddziału Drogowego.** Stany osobowe Biura Oddziału, a także biura Zarządu Okręgu uległy w czasie wojny znacznemu zmniejszeniu wskutek powołania do wojska szeregu pracowników. To zmusiło w niektórych wypadkach do pewnej kompresji personelu i tak naprz. jeden kancelista obsługuje dwa odcinki mieszczące się na jednej stacji. Personel techniczny w biurze Wydziału Edinburgh został zredukowany na czas wojny i sprawy techniczno-rysunkowe załatwia personel techniczny O-łu Drogowego Okręgu. To ostatnie dało się łatwo zrobić, gdyż biuro oddziału mieści się w budynku Zarządu Okręgu. Oczywiście wskutek restrykcji wojennych szereg robót odłożono na czas pokojowy. W chwili obecnej personel biura Oddziału składa się z 6 osób — personel tylko kancelaryjny (Clerical Staff). Należy przytym zaznaczyć, że Oddział nie wykonuje żadnych manipulacji rachunkowych, gdyż te prace, jak wyżej było wspomniane wykonuje Biuro Finansowe. Tym nie mniej, dzięki uprzejmości Mr. Peters Naczelnika O-łu w Edinburgh'u uzyskałem informacje co do etatów pokojowych biura Oddziału z projektowanymi uzupełnieniami, które zostały akceptowane przez Zarząd T-wa w Londynie.

To też opisane niżej komórki biura Oddziału dotyczyć będą nowej organizacji w czasie pokojowym i sądzę, że będą one bardziej interesujące, jako odpowiadające rzeczywistym potrzebom niż to, co było wymuszone okolicznościami wojennymi.

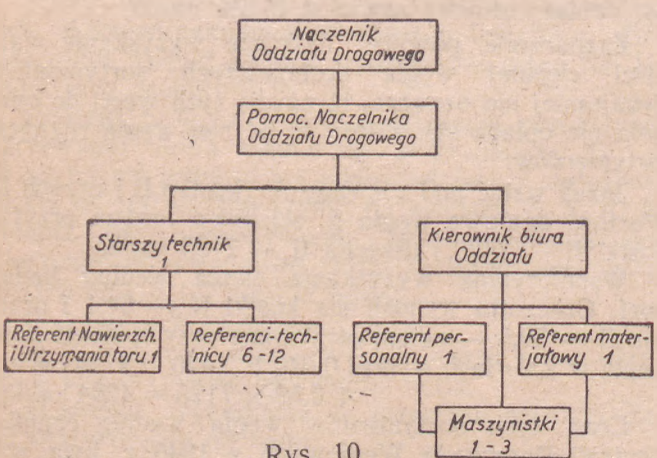
W organizacji kolei brytyjskich personel biur dzieli się na dwie kategorie: personel techniczny (Technical Staff) i personel kancelaryjny (Clerical Staff).

Personel techniczny Oddziału składa się z techników i rysowników, bez specjalnego podziału na funkcje, poza jednym technikiem, który opracowuje sprawy utrzymania toru tzw. Permanent Way Assistant. Na czele technicznego referatu, jakby to można było nazwać po polsku stoi st. technik, zw. Chief Draughtsman, kierujący pracą techników zwanych Assistants; liczba tych ostatnich na każdym O-le jest różna i wynosi od 6 do 12 osób. Razem personel techniczny wynosi od 8 do 14 ludzi. Personel biurowy składa się z kierownika biura, zwanego General Clerk, któremu podlega referent personalny, referent materiałowy (Zapotrzebowanie materiałów) i 1—3 maszynistek — razem personel biurowy wynosi od 4 do 6 osób.

Ponadto Naczelnik Oddziału ma pomocnika, Assinstant Ditsrict Engineer (Obecnie tylko na Oddziale Western-Glasgow jednak zastępcy przewidziani są na wszystkich Oddziałach). Pełny etat biura Oddziału

określa się cyfrą od 12 do 20 osób. Cyfra dolna dotyczy większych Oddziałów jak Central (Edinburgh), Western (Glasgow) i Aberdeen, cyfra górna (niższa) — Oddziałów mniejszych jak Nothern (Thorntorn) i Southern (Carlisle). Schemat organizacyjny biura Oddziału Drogowego przedstawiony jest na wykresie Nr 8.

Biuro Oddziału Drogowego.



Rys. 10

IV. Zarząd Służby Drogowej w Okręgu L.N.E.R.

Kierownictwo Służby Drogowej w Okręgu L.N.E.R. sprawuje Zarząd Służby Drogowej z Naczelnikiem Służby i pomocnikiem na czele. Długość geograficzna tego Okręgu wynosi około 3000 km.

Kierownictwo Służby Drogowej nie jest (to samo, w Gł. Zarządzie) Wydziałem, lecz stanowi Zarząd Służby, brzmiący w języku angielskim Engineer's Office. Wszelkie projekty, umowy, dekrety personalne itp. są zatwierdzane i podpisywane przez Naczelnika Służby pod stemplem: Engineer's Office, L.N.E.R., 23 Waterloo Place, Edinburgh.

Raz do roku Naczelnik Służby przeprowadza inspekcje linii, badając na miejscu przedstawione przez Oddziały wnioski na roboty, które mają wejść do programu robót na rok następny. Inspekcyjne wyjazdy odbywa Naczelnik Służby specjalnym pociągiem — parowóz z salonką.

1. Kompetencje Naczelnika Służby Drogowej Area Engineer. Naczelnik służby ma prawo:

1. Zatwierdzać projekty i kosztorysy oraz oddawać roboty z przetargu do Ł 5.000 (120.000 zł. przedwoj.). Przetargi dokonują się na podstawie kilku ofert (4—6 firm) Przetargi nieograniczone nie są praktykowane.
2. Mianować na stanowiska Starszego Zawiadowcy Drogowego i Zawiadowców Odcinków Drogowych i Sygnałowych oraz równorzędnych im pracowników.
   Wybór kandydatów dokonuje się w drodze konkursu i na podstawie opinii wydanych przez Oddziały.

2. Zarząd Służby Drogowej (Rys. 11)

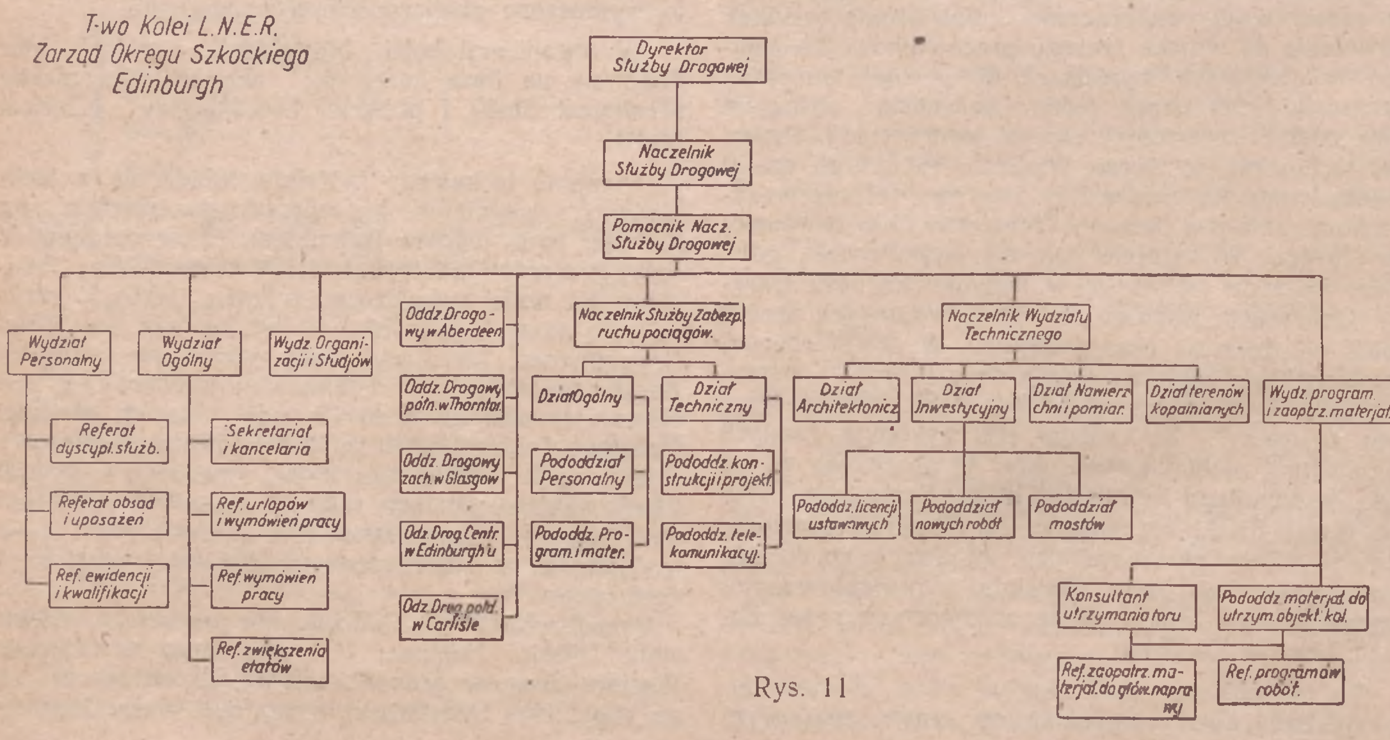
Zarząd Okręgowego Naczelnika Służby — obejmuje pięć podstawowych wydziałów i szósty Służbę Zabez. ruchu poc. i telekom. — Signal and Telegrafh Engineer jako nadzorczą jednostkę liniową na szczeblu Wydziału.

Na wymienione pięć Wydziałów składają się: Wydział Techniczny, Wydział układania programów robót i zapotrzebowania materiałów, Wydział naukowej organizacji pracy i studiów (obecnie w stadium organizacji), Wydział personalny i Wydział Ogólny.

3. Wydział Techniczny.

Wydział ten obejmuje wszystkie gałęzie techniczne Służby Drogowej, wykonuje projekty i pomiary,

Schemat Organizacyjny Zarządu Okręgowego Służby Drogowej



Rys. 11

prowadzi statystykę stanu obiektów kolejowych, oraz archiwum planów i rysunków technicznych. Wydziałem kieruje Naczelnik. Zasadniczymi komórkami tego Wydziału są działy: Architektoniczny, Inwestycyjny (Mosty i podtorze, stacje, doki i przystanie, wodociągi) Pomiarów i utrzymania toru — oraz Terenów Kopalń (utrzymanie podtorza nad galeriami kopalń węglowych). Stan osobowy Wydziału Technicznego w czasie wojny został obcięty o 25% wobec powołania szeregu pracowników do wojska i liczył jak następuje:

Dział: Architektoniczny — 5 assistants (architekci i rysownicy)
„ Inwestycyjny — 15 „ (inżynierowie i technicy)
„ Utrzymania torów i pomiarów 10 „ (inżynierowie, geometrzy i rysownicy)
„ Terenów Kopalnianych 2 „ (inżynierowie, geometrzy i rysownicy)

Razem 32 „

Łącznie z kierownictwem i Naczelnikiem Służby z Pomocnikiem 39 osób.

4. **Charakterystyka Wydziału technicznego i działów.**

Wydział Techniczny z Naczelnikiem na czele, jest technicznym organem pracy Naczelnika Służby. Jego ciężarem gatunkowym jest projektowanie konstrukcji inżynierskich, dotyczących kapitalnej naprawy objektów, odbudowy i budowy nowych. Wydział ten istniejący na wielu kolejach w innych państwach ma te same zadania, co Wydział Techniczny na budowie kolei i całkowicie odpowiada takiemu samemu Wydziałowi istniejącemu w Służbie Drogowej na kolejach rosyjskich przed pierwszą wojną światową i obecnie. Naczelnik tego Wydziału jest właściwie pomocnikiem Naczelnika Służby we wszystkich sprawach technicznych.

Naczelnik tego Wydziału kieruje całym zespołem działów technicznych, które mają charakter naszych działów, z tą różnicą, że praca ich polega na opracowywaniu projektów technicznych, kosztorysów i związanych z tym umów na roboty, łącznie z przetargami — a dotyczące w pierwszym rzędzie akceptowanych przez Naczelnika Służby wniosków Naczelników Oddziałów do programu robót bez bezpośredniego udziału w kierownictwie robót i bez odpowiedzialności za ich wykonanie i terminy. Kierownictwo bezpośrednie i całkowita odpowiedzialność za roboty i terminy leży na obowiązku Naczelników O-łów. W swej pracy Wydział techniczny rozporządza rysunkami obiektów kolejowych i stacji oraz prowadzi metryki niektórych obiektów, jak mosty i statystyczne wykazy, naprz. wymiany ciągłej nawierzchni itp.

5. **Charakter pracy w działach Wydziału technicznego.**

Dział architektoniczny. Wobec istnienia tylko budynków administracyjnych, zarządzanych na miejscu łącznie z asenizacją i czyszczeniem kominów, wykonywanymi przez przedsiębiorstwa samorządowe, dział budynków ma do czynienia tylko z opracownaniem projektów i kosztorysów na roboty kapitalne i nowe, z nadaniem form architektonicznych, zgodnie z wymogami estetyki, wygody i nowych prądów w architekturze.

Dział ten zatrudnia kwalifikowanych architektów i rozporządza odpowiednio urządzoną salą rysunkową, biblioteką techniczną oraz rysunkami i planami wszystkich budynków w Okręgu.

Dział Inwestycyjny obejmuje trzy pododdziały:

a) Pododdział nowych robót — opracowywanie projektów, kosztorysów i sporządzenie umów na roboty budowlane kapitalne i nowe, jak rozbudowa stacji i wodociągów, doków i przystani.

b) Pododdział mostów — jak wyżej, odnośnie do mostów, tuneli, wiaduktów i przepustów. Badania mostów. Prowadzi statystykę i metryki mostów.

c) Pododdział licencji ustawowych — sprawy związane z uzyskaniem licencji na przystąpienie do robót, które są przedmiotem debąt w Izbach ustawodawczych.

Pododdziały pod a) i b) pracują we wspólnej sali rysunkowej, odpowiednio oświetlonej i wyposażonej w przyrządy rysunkowe. Poza tym Dział rozporządza archiwum rysunkowym zawierającym plany i rysunki wszystkich dotyczących obiektów kolejowych.

Dział Nawierzchni i pomiarów. Dział ten dzieli się na dwa referaty:

a) Pomiarów — sporządza plany pomiarowe wywłaszczenia kolejowego, służące materiałem dla doradcy prawnego — Jurisconsult.
Przeprowadza pomiary torów i tyczenia łuków. Zbiera i przechowuje wszystkie plany pomiarowe.

b) Nawierzchni — Opracowuje typowe rysunki nawierzchni i narzędzi nawierzchniowych. Ustala normy spracowania szyn i złącz, opracowuje korektę łuków i zmiany w układzie rozjazdów dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu. Prowadzi wykresy rocznej wymiany nawierzchni. Przeprowadza badania nowych wynalazków w dziedzinie nawierzchni na próbnych odcinkach toru. Przeprowadza badania stanu toru za pomocą aparatu „Hallade". Dopilnowuje działalność nasycalni podkładów. Bada wyniki nasycania oraz przeprowadza badania właściwości materiałów do podsypki, oraz opracowuje sprawy utrzymania podtorza. Ustala szybkości biegu pociągów na odcinkach o różnych typach nawierzchni.

Każdy z wymienionych referatów pracuje w odpowiednich salach rysunkowych.

Dział terenów kopalń. Okoliczność, że szereg linii kolejowych przecina rejony węglowe, powoduje potrzebę zwrócenia specjalnej uwagi na te odcinki toru, które ułożone są na torowisku przecinającym galerie węglowe. Poza tym bliskie sąsiedztwo torów do kopalń również wymaga zastosowania specjalnych warunków bezpieczeństwa. Dbanie o to bezpieczeństwo leży na obowiązku tego działu, który opracowuje przepisy bezpieczeństwa i przeprowadza kontrolę na miejescu pod kątem widzenia i wiedzy w dziedzinie górnictwa oraz dotyczących przepisów górniczych przy prowadzeniu robót kopalnianych pod torami.

6. **Wydział programów robót i zapotrzebowania materiałów — Conference and Materials.**

Czytający niewątpliwie zapyta, co oznacza wyraz „Conference" w związku z materiałami.

W tym właśnie tkwi różnica pomiędzy organizacją brytyjską a naszą. U nas każdy dział sporządza program robót dla swej gałęzi i żąda materiały na roboty oddzielnie, a w związku z tym każdy dział jest w ciągłej łączności z linią i żąda od Naczelników O-łów tych lub innych szczegółów, a w konsekwencji musi w swojej gałęzi kierować Oddziałem. Angielska organizacja tego rozproszenia nie stosuje. Natomiast hołduje bardzo konferencyjnemu załatwieniu spraw, wymagających wyjaśnienia szczegółów przez fachowców. I tu w Służbie Drogowej, działy techniczne nic nie mają do czynienia w kierowaniu Oddziałami przy układaniu programów robót i pilnowaniu ich wykonania. To zadanie leży wyłącznie na dziale „Conference and Materials".

Ten dział układa programy robót przy konferencyjnym współudziale fachowych przedstawicieli odnośnych działów i przygotowuje cały materiał dla Naczelnika Służby, który z tym materiałem i programami robót jedzie do Gł. Zarządu na konferencję, na której przedstawia Dyrektorowi Służby program robót do rozpatrzenia i zatwierdzenia.

Ponieważ ułożenie programu robót związane jest ściśle z materiałami, przeto w tym dziale przepracowuje się również zapotrzebowania na materiały. Stąd powstała nozwa „Conference and Materials".

Dział ten dzieli się na dwa pododdziały:

a) Układanie programu robót torowych i zestawienie zapotrzebowań na materiały nawierzchni. Pracami tymi kieruje Konsultant utrzymania toru. Na to stanowisko wyznacza się zwykle doświadczonego Starszego Zawiadowcę Drogowego.

b) Zestawienia zapotrzebowań na materiały na inwestycje i utrzymanie obiektów kol., jak malowanie, przekrycie dachów, podłogi, posadzki itp. łącznie z programem tych robót.

Opracowane przez Wydział techniczny projekty i kosztorysy dotyczące kapitalnych napraw przebudowy i nowych robót wpływają do Wydziału Programów jako materiał do zestawienia ogólnego programu robót.

Poza tym Wydział ten organizuje konferencje Naczelników O-łów z zainteresowanymi działami, zwoływane przez Naczelnika Służby dla omówienia i wyjaśnienia szczegółów, jakie się okażą potrzebne przy ostatecznym opracowaniu rocznego programu robót. Materiałem do opracowania programów robót służą, jak wspmniałem wyżej, wnioski Naczelników O-łów na specjalnych formularzach, zatwierdzone przez Naczelnika służby w czasie inspekcji linii, oraz projekty i kosztorysy opracowane na podstawie tych wniosków przez Wydział techniczny.

Wydział Programów Robót ponadto prowadzi miesięczne zestawienia postępu robót. W ten sposób Wydział ten jest w stanie uchwycić te roboty, które z tych czy innych powodów zostały w roku sprawozdawczym nie wykonane i wprowadzić je ponownie do programu roku następnego z odpowiednimi umotywowaniami, które się wyłonią na konferencji z Naczelnikami Oddziałów. Wydział ten zatrudnia 1 techn. prac. i 7 biuralistów, a razem z kierownikiem Wydziału i referentami — 11 osób.

7. **Wydział „Organizacji i badań"** — w chwili zaznajamiania się z organizacją Służby Drogowej istniał w trakcie początkowego powstania.

8. **Wydział Personalny** — Staff. W tym Wydzialeześrodkowane są sprawy personalne Służby Drogowej. Dzieli się ten Wydział na trzy referaty:

a) Sprawy dyscyplinarne,

b) Przyznawanie wyższej stawki poborów i mianowania na stanowiska, i

c) Ewidencja personalna z kartoteką przebiegu służby i zmian personalnych.

Na czele tego Wydziału stoi kierownik zwany „Staff Clerk". Funkcje tego Wydziału są identyczne do funkcji biura personalnego na P.K.P. z tą różnicą, że czynnikiem decydującym sprawy personalne pracowników Służby Drogowej jest gospodarz tej służby.

Centralnego biura personalnego w Okręgach nie ma. W Zarządzie Głównym Kolei sprawy personalne dotyczące wyższych pracowników Służby Drogowej decyduje Dyrektor Służby Drogowej, uzgadniając mianowanie i zwalnianie z Dyrektorem Naczelnym Kolei, którego w tych sprawach wyręcza jeden z jego pomocników zwany „Principal Assistant". Skład osobowy tego Wydziału — 6 osób.

9. **Wydział ogólny, kierowany przez „Chief Clerk".** Dział ten łączy w sobie wszystkie sprawy charakteru ogólnego łącznie z sekretarzowaniem Naczelnikowi Służby i prowadzeniem kancelarii ogólnej Służby Drogowej. Wymienione sprawy opracowują cztery referaty:

a) Wypadków z pracownikami na robotach,

b) Urlopów i wymówień pracy,

c) Sekretariat, kancelaria i bilety służbowe.

d) Sprawy związane z wnioskami o zwiększeniu personelu niższej sł. wykonawczej.

Skład osobowy tego Wydziału — 6 osób. Razem personel biurowy Zarządu Okr. Służby Drogowej wynosi 23 osoby, a łącznie z technicznym 23+39=62 osoby. Doliczając pracowników W-łu Zabezp. ruchu pociągu (19 osób) — cały personel Zarządu Okr. Służby Drogowej wynosi 81 osób.

V. BUDOWA I UTRZYMANIE URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH

Urządzenia zabezpieczające zarówno działające mechanicznie jak i elektryczne urządzenia łącznie z telekomunikacją (urządzenia telegraficzne i telefoniczne) należą do kompetencji Służby Drogowej. Fachowym kierownikiem tej gałęzi pracy jest Naczelnik Służby Zabezp. ruchu pociągów podległy bezpośrednio w Okręgach Naczelnikowi Służby Drogowej W Zarządzie Głównym kolei Dyrektor tej służby jest odpowiedzialny za fachowe kierownictwo na całym obszarze kolei i podlega Dyrektorowi Służby Drogowej. Na linii organy wykonawcze (Zawiadowcy Odcinków Sygnałowych) podlegają bezpośrednio Naczelnikowi Oddziału. W niniejszej pracy zostanie omówiona organizacja tego działu Służby w Okręgu Szkockim, zresztą identyczna do reszty Okręgów Kolei L.N.E.R. Naczelnik Służby Zabezp. ruchu pociągów, aczkolwiek organizacyjnie podlega Naczelnikowi

Służby Drogowej i działa pod jego dyrektywami, to jednak wewnętrznie stanowi w pewnym stopniu organ autonomiczny, to znaczy posiada swoje własne biuro z etatem technicznym do spraw ściśle technicznych i etatem biurowym do spraw ogólno-personalnych. W stosunku do Naczelników Odziałów nie jest on zwierzchnikiem, w stosunku zaś do Zawiadowców Odcinków Sygnałowych i ich podległego personelu jest zwierzchnikiem funkcjonalnym. W ten sposób zachowana została autonomia tej gałęzi służby w ramach Służby Drogowej. Motywy, które były brane pod uwagę przy rozważaniu sprawy, czy Zabezpieczenie ruchu pociągów i telekomunikacji ma stanowić całkowicie odrębną Służbę, czy też musi być związane organizacyjnie ze Służbą Drogową, były następujące: oszczędność w personelu i zupełnie realny pogląd, że funkcje utrzymania toru i funkcje utrzymania urządzeń zabezpieczających ruch po torze nie mogą być funkcjami oderwalnymi od siebie nawet w odniesieniu do telekomunikacji, zwłaszcza na odcinkach izolowanych (Track circuit). Poza tym względem, czysto technicznym, dochodzi ważna okoliczność potrzeby osiągnięcia koordynacji w jednym ręku czynności pracowników utrzymania toru i zabezpieczenia ruchu pociągów przy wszelkich działaniach zarówno przy wykonaniu robót jak i przy projektowaniu i rozbudowie stacji.

W okresie instalowania automatycznej sygnalizacji i elektrycznej blokady na st. Edinburgh (Waverley) i na st. Glasgow i ich puszczenia w ruch zaryzykowano próbę wyjęcia z pod Oddziałów funkcji nadzoru i utrzymania urządzeń elektrycznych i podporządkowania ich bezpośrednio Naczelnikowi Służby Zabezp. ruchu poc. za wyjątkiem urządzeń zabezpieczających, działających mechanicznie. Było to zrobione w charakterze próby przed samą wojną. Próba ta nie dała zadowalającego wyniku. Okazało się, że wyodrębnienie mechanicznie działających urządzeń od elektrycznych wywołuje stałe nieporozumienia pomiędzy Zawiadowcami Odcinków Sygnałowych, z których jedni podlegają bezpośrednio Oddziałowi, drudzy — Naczelnikowi Służby Zabezp. ruchu poc., oraz powstały trudności w regulowaniu tych nieporozumień z Zarządu Okręgu. Z tego względu już obecnie zdecydowano zaniechać tej próby i włączyć z powrotem nadzór nad wszelkiego rodzaju zabezpieczeniami łącznie z telekomunikacją do Oddziałów Drogowych. W przeciwnym wypadku okazałaby się potrzeba zorganizowania oddzielnych Oddziałów Zabezpieczenia ruchu pociągów, co by spowodowało znaczne zwiększenie personelu.

2. Organizacja Służby Zabezpieczenia ruchu pociągów w Okręgu Szkockim.

Naczelnik Służby Zabezpieczenia ruchu pociągów zwany „Signal and Telegraph Engineer" obejmuje nadzór i utrzymanie urządzeń zabezpieczających i telekomunikacyjnych (Telegraf i Telefon) na całej sieci Okręgu Szkockiego za pośrednictwem Oddziałów Drogowych przez podległych im Zawiadowców Odcinków Sygnałowych. Ci ostatni są dwóch kategorii: mechaniczni i elektryczni. Pierwsi, zwani Mechanical Signal Inspectors nadzorują i utrzymują urządzenia do mechanicznego nastawiania rozjazdów i sygnałów, drudzy, zwani Electrical Signal Inspectors obejmują nadzór i utrzymanie wszystkich instalacji elektrycznych do zabezpieczenia rozjazdów i sygnalizację, łącznie z telegrafem, telefonem i przewodami. Wszelkie naprawy agregatów elektrycznych i aparatur łącznie z akumulacją ogniw oraz wymianą tych urządzeń wykonują warsztaty sygnałowe podległe bezpośrednio Naczelnikowi Służby Zabezp. ruchu pociągów. Utrzymanie bieżące z drobną naprawą na miejscu wykonują monterzy liniowi. Roboty przy utrzymaniu linii telekomunikacyjnych wykonują specjalne drużyny robotnicze pod kierunkiem nadzorców. Zawiadowca Odcinka Elektrycznego ma do swej dyspozycji trzy takie drużyny po ośmiu ludzi w każdej. Roboty przy montażu nowych instalacji w szerokim zakresie wykonują firmy.

3. **Biuro Naczelnika Służby Zabezp. ruchu poc.** — stanowi jednostkę organizacyjną Biura Służby Drogowej, jednak pod względem fachowym jest organem autonomicznym o tyle, że wszelkie sprawy techniczne oraz ogólne — załatwia bezpośrednio pod ogólnym kierownictwem Naczelnika Służby Drogowej. Biuro dzieli się na dwa działy: techniczny i ogólny. Dział techniczny dzieli się na dwa referaty:

a) konstrukcje i projektowanie

b) referat słabych prądów (telegraf i telefon).

W obecnej chwili stan osobowy tego działu wynosi 14 pracowników technicznych łącznie z kierownictwem.

Dział ogólny również dzieli się na dwa referaty:

a) personalia i sprawy organizacyjne

b) programy robót i zapotrzebowanie materiałów.

Skład personalny 5 osób, w tym jedna pracowniczka prowadzi dziennik korespondencyjny i dwie maszynistki do przepisywań, razem 7 osób.

Sprawy personalne ograniczają się do prowadzenia kartoteki ewidencyjnej i do opiniowania kandydatów na stanowiska — ostateczne załatwienie przeprowadza Wydział Personalny Zarządu Służby Drogowej.

4. **Organizacja liniowa** (Central District Engineer w Edinburghu).

Utrzymanie urządzeń zabezpieczających o napędzie mechanicznym na całym obszarze Oddziału Drogowego wykonuje jeden Mechanical Signal Inspector za pośrednictwem podległych mu 18 monterów — Linemen, z których jeden jest starszym monterem — Chief Lineman. Chief Lineman dysponuje dwiema drużynami po ośmiu ludzi w każdej z przodownikami — „gangers" na czele. Te drużyny wykonują większe roboty przy montażu urządzeń nastawczych, związanych z wymianą lub nowym układaniem rozjazdów. Drużyny te składają się ze ślusarzy i kowali i wyposażone są w polowy sprzęt ślusarsko-kowalski. Naprawa części urządzeń nastawczych oraz ich wykonanie przeprowadza się w Warsztatach, podległych M. Signal Inspektorowi. Warsztaty wyposażone są w sprzęt ślusarski i kuźnię. Pracuje w warsztatach 8 ślusarzy i kowali pod kierunkiem nadzorcy.

Przy warsztatach znajduje się składnica materiałów i drobne części do montażu urządzeń nastawczych oraz części zapasowe.

Monterzy liniowi do mechanicznych zabezpieczeń nadzorują urządzenia nastawcze i dokonują kontroli tych urządzeń, wpisując wynik kontroli do księgi kontroli założonej na każdej nastawni i posterunku. W ra-

zie uszkodzenia powodującego zatrzymanie i opóźnienie pociągów, składają oni specjalne raporty „meldunek o uszkodzeniu aparatury sygnałowej“, które za pośrednictwem Zawiadowcy kierowane są do Biura Naczelnika Służby Zabezp. ruchu poc. Wysłanie takiego raportu nie wstrzymuje konieczności natychmiastowego usunięcia uszkodzeń.

Do pomocy monterom przydzieleni są nadzorcy, którzy przeprowadzają dokładną kontrolę urządzeń zabezpieczających, usuwają stwierdzone niedokładności i składają tygodniowe raporty o stanie urządzeń zabezpieczających.

Utrzymanie urządzeń zabezpieczających elektrycznych, jak aparaty blokowe, linie słabych prądów (telefoniczne, telegraficzne i sygnałowe) aparatura automatycznej blokady i sygnalizacji, leży na obowiązku elektrycznych Zawiadowców Odcinków Sygnałowych. Na oddziale drogowym w Edinburghu tych zawiadowców jest dwóch, — jeden obsługuje automatyczne zabezpieczenia na węźle (Edinburgh) i odcinki głównej linii, drugi na pozostałych odcinkach tego Oddziału.

Cały Oddział Drogowy dzieli się na 15 sekcji monterskich. Zawiadowca Odcinka Elektr. dysponuje ponadto trzema drużynami po 8 ludzi w każdej z nadzorcami na czele. Zadaniem ich jest utrzymanie linii telekomunikacyjnych. Pracami tymi kieruje starszy monter przewodów. Monterzy do elektrycznych urządzeń dokonują kontroli swoich sekcji oraz składają tygodniowe raporty o stanie urządzeń do swych Zawiadowców oraz raporty o uszkodzeniach.

Jak wyżej wspomniałem wobec zainstalowania na węźle Edinburgh (Waverley) automatycznej blokady, Elektryczni Zawiadowcy Odcinków są poddani bezpośrednio Naczelnikowi Służby Zabezpieczenia ruchu pociągów — w okresie próbnym. Węzeł Waverley i przyległe odcinki głównej linii stanowią jeden odcinek sygnałowy o długości geograficznej około 130 mil. Personel stały tego odcinka wynosi 6 monterów i 26 kwalifikowanych robotników. Drobne uszkodzenia usuwane są na miejscu przez nadzorców, którzy rozporządzają kompletem narzędzi elektromonterskich i przyrządów pomiarowych oraz drobnymi materiałami. Monterzy i nadzorcy pracują w przydzielonych im pomieszczeniach, przeważnie w budynkach nastawni. Obowiązki montera w odniesieniu do czynności rachunkowych są identyczne do obowiązków torowego. Zawiadowcy, Monterzy i Nadzorcy dokonują kontroli pieszo i pociągami. Żadnych specjalnych środków dla przejazdu nie posiadają. Sprawy kancelaryjno-rachunkowe Odcinka Sygnałowego prowadzi kancelista.

5. Warszaty Sygnałowe i Składnica w Edinburgh'u

Większe naprawy urządzeń zabezpieczających, naprawy aparatów, regenerację akumulatorów i ogniw oraz wykonanie poszczególnych części tych urządzeń, z wyjątkiem odlewów — wykonują Warsztaty Sygnałowe. Naprawy odlewów i całe odlewy Warsztat zamawia w fabrykach prywatnych.

Warszaty obsługują cały Oddział Drogowy i podlegają Naczelnikowi Służby Drogowej za pośrednictwem Naczelnika Służby Zabezp. ruchu poc. Na czele Warsztatów i Składnicy materiałów stoi Zawiadowca Warsztatów. Biuro Warsztatów składa się z Zarządcy Składnicy i dwóch kancelistów — razem trzy osoby. Pracą w Warsztatach kieruje st. brygadier i ma on do pomocy jedną kancelistkę, która prowadzi ewidencję przybywających do naprawy przedmiotów. Brygadier rozdziela pracę na poszczególne cechy rzemieślników.

Warsztaty dzielą się na sekcje: a) ślusarsko — monterską — 16 ludzi, b) Stolarnię z Malarnią — 5 ludzi, oraz sekcje prób (test) pomiarowych — 2 ludzi, razem 23 ludzi. Stan ten obecnie ma ulec znacznemu zwiększeniu wobec nastawiania prac na poziom pokojowy. Przy składnicy pracuje 14 robotników placowych, w tym 4 kobiety. Składnica mieści się w kilku obszernych pomieszczeniach i w pełni zaopatrzona jest w materiały. Wszelkie przybywające do Warsztatów przedmioty z linii zaopatrzone są katrką, na której wysyłający monter liniowy opisuje rodzaj przedmiotu i uszkodzenia z uwagą, czy przedmiot ma być po naprawie zwrócony, czy przekazuje go bez zwrotu, jako zbędny. Rachunkowość prowadzi się na ogólnych zasadach. Brygadier sporządza tygodniowe listy płacy na rzemieślników i pomoc biurową. Zarządca Składnicy to samo na pracowników składnicy, a ponadto obaj prowadzą księgi obrotu materiałów i magazynowe pod kontrolą Zawiadowcy Warsztatów.

Na terenie Warsztatów, na żeberku, ma postój wagon z modelami urządzeń zabezpiezających i sygnalizacji dla przeszkolenia pracowników. Wagon ten wysyłany jest w miarę potrzeby na różne stacje wg programu ułożonego przez Naczelnika Służby Zabezp. ruchu poc. i nosi nazwę „the Mobile Signalling School“ — Ruchoma Szkoła Sygnałowa. Poza tym na tymże żeberku znajduje się ruchomy warsztat — wagon wyposażony w urządzenia warsztatowe do napraw na linii z doczepionym wagonem z przedziałami na sypialnię, stołownię i kuchnię dla delegowanych pracowników warsztatów. W czasie wojny, wobec zaniechania całego szeregu robót normalnie prowadzonych w czasie pokoju, użycie wymienionych ruchomych szkół i Warsztatu stało się okazyjnym.

Należy nadmienić, że opisywane warsztaty wykonują tylko naprawy instalacji i aparatur elektrycznych. Naprawę cięgli zwrotnicowych i dźwigarów semaforowych, latarń zwrotnicowych, stawideł i lewarów itp. urządzeń mechanicznych wykonują opisane w p. 4 Warsztaty Mechanicznego Zawiadowcy Odcinka Sygnałowego.

VI. RACHUNKOWOŚĆ

Wszelkie operarcje rachunkowe wykonuje „Account's Departament“ Biuro Finansowe, które w swoim składzie organizacyjnym posiada oddzielny podwydział zwany „Engineer's Accountant“ — Biuro Finansowe Służby Drogowej. Biura Oddziałów Drogowych i Zarząd Służby Drogowej rachunkowości nie prowadzą. Wygląda to tak, jakby Dział Gospodarczy W-łu Drogowego na P.K.P. łącznie z referatami Rachuby Oddziałów Drogowych zostały włączone do Biura Finansowego w charakterze Rachuby Służby Drogowej.

Oddziały i Wydział Drogowy są wybitnie technicznymi urzędami, przy czym Biuro Finansowe jest

organem pomocniczym Naczelnika Służby Drogowej, gdyż dla niego pracuje, a nie organem kontrolującym gospodarkę finansową Służby Drogowej, Naczelnik Służby żąda wyników finansowych od Biura Finansowego dla zorientowania się w wydatkach i upomnienia ze strony tego Biura o niewłaściwościach w rozchodowaniu nie mają tu miejsca. Schemat zarachowania wydatków Służby Drogowej, łącznie z Zabezpieczeniem ruchu pociągów, warsztatami i nasycalniami, obejmuje zaledwie 53 paragrafy bez po działu na pozycje, podpozycje itp.

Zawiadowcy Odcinków, kierownicy robót budowlanych, kierownicy Warsztatów, Nasycalni i Składnic materiałowych mają do czynienia tylko z uzupełnieniem tygodniowych list płac, sporządzonych przez torowych i monterów sygn. i im równorzędnych oraz z miesięcznymi sprawozdaniami z obrotu materiałów, wykazywanych przez torowych monterów sygnałowych i brygadierów w książeczkach magazynowych i materiałów dostarczonych na miejsce robót ciągłej wymiany.

1. **Kredyty na wykonanie robót.** Użycie kredytów na wykonanie robót jest tu inaczej pojęte niż u nas. Przydział kredytów w formie jaki istniał na P.K.P. tu nie jest praktykowany, a to z tej prostej przyczyny, że wszelkie roboty są wykonywane personelem stałym, bez naginania go do obowiązującego wykonania norm, — pojęcie o akordzie nie istnieje. Bieżąca naprawa ogranicza się do drobnych robót wykonywanych przez stałych robotników bez użycia materiałów, prócz drobnej czasem ilości złączek.

Do tych robót należy: bieżące utrzymanie głównych torów:

(Maintenance of running lines) Class No 88
Bieżące utrzymanie bocznych torów
(Maintenance of Sidings) . . Class No 91
Bieżące uzupełnienie podsypki
(Ballasting) . . . . Class No 94
bieżące utrzymanie odwodnienia
(Ordinary Drainage of line) Class No 61

Oczywiście i główna naprawa toru (podniesienie i regulacja luzów, regulacja toru itp.) zalicza się do bieżącej naprawy toru. Wymiana pękniętych szyn — Rerailing — są roboty wypadkowe pod Class No 97.

Ponieważ stosowana jest tylko wymiana ciągła, przeto wykonywanie tych robót przeprowadza się wg ściśle ustalonego rocznego programu, również przez personel stały, z materiałów dostarczonych wg rzeczywistej potrzeby, a objętych szczegółowo w programie robót. Torowy w tygodniowych raportach płacy klasyfikuje wg schematu zarachowania tylko te roboty, które dotyczą bieżącej naprawy, inne roboty oznaczone są numerami pod którymi figurują one w rocznych porgramach lub oddzielnych zleceniach (Orders) wydawanych przez Oddział. Klasyfikowanie na oddzielne paragrafy schematu zarachowania robót programowych dokonuje Biuro Finansowe przy ogólnym zestawieniu sprawozdania. Innych robót, po za bieżącą naprawą i robotami wymienionymi w programie robót, ani Odcinek ani Oddział wykonywać nie ma prawa. Nie dotyczy to wypadków, spowodowanych siłą wyższą, — wykonanie robót z tego powodu leży na odpowiedzialności i inicjatywie Zawiadowcy, który zawiadamia Oddział o takich wypadkach i o potrzebie wykonania ich, oznaczając w odpowiedniej rubryce raportu tygodniowego na wypła tę zarobku krótkim opisaniem tych robót. Przy takim postawieniu sprawy i braku potrzeby angażowania sezonowych robotników, zatwierdzony roczny program robót zamienia przydział kredytów w gotówce.

2. **Program robót.** Program robót dla Odcinka Drogowego obejmuje wymianę ciągłą nawierzchni, jak wymianę ciągłą szyn (Re-railing), podkładów (Re-sleepering) i ciągłej wymiany podkładów i złączek (Re-sleepering and Rechairing) oraz całkowitą wymianę nawierzchni (Complete Renewals) włączając w to wymianę rozjazdów, zaszeregowane odpowiednio do „class" No. No. 79, 82, 85 i 74 i przebudowę odwodnienia. Roboty tego rodzaju określa się jako gruntowne utrzymanie „Heavy Maintenance".

Analogicznie zaszeregowane są i ujęte programem wszelkie roboty kapitalnej naprawy, przebudowy i budowy z zakresu robót zabezpieczenia ruchu poc. i telekomunikacji i robót budowlanych (budynki, mosty, przepusty i tunele).

Układanie programu rozpoczyna się na szczeblu Zawiadowców Odcinków. Oni przedstawiają w pierwszym półroczu poprzedzającego roku swoje wnioski — „Proposals". Wnioski te zawierają szczegółowe opisanie miejsca obiektu, jego stanu i kontrukcji z uwzględnieniem potrzebnych materiałów i z dołączeniem szkiców. Naczelnik Oddziału po otrzymaniu wniosku w pierwszej połowie roku wyjeżdża na miejsce i wspólnie z Zawiadowcami bada te wnioski, ustalając w rubryce „DE" (skrót Naczelnik O-łu) stopień robót.

Takich stopni jest pięć:

1. Robota musi być wykonana.
2. Powinna być wykonana z uwagi na to, że przesunięcie na późniejszy czas powoduje zwiększone wydatki na utrzymanie.
3. Roboty pożądane, lecz mogą był odłożone.
4. Pożądane ze względów na potrzebę ujednostajnienia polityki gospodarczej.
5. Odłożone.

Skontrolowane w sposób powyższy wnioski służą materiałem do sporządzenia programu robót, wniesionych przez Oddział. Program oddziału sporządza się w formie zestawienia (specjalny druk nie jest przewidziany) wyszczególniającego wszystkie programowe roboty z oceną wartości ich w liczbach okrągłych wg następującego wzoru:

1	2	3	4		5
Nr p.	Wyszczególnienie roboty	Koszt roboty	A.	B.	Uwagi
			+		
				+	

W rubr. 2 — wyszczególnienie robót — tytuły robót powinny być uszeregowane według klas No schematu zarachowania.

W rubr. 4 — krzyżyk pod lit. A i na poziomie opisanej roboty oznacza, że proponuje się robotę wykonać w własnym zakresie.

W rubr. 4 krzyżyk pod literą B oznacza propozycję oddania robót przedsiębiorcy.

W rubr. 5 — Uwagi, Naczelnik Służby stawia swoje decyzje. Do tego zestawienia dołącza się wszystkie wnioski Zawiadowców uprzednio zaopiniowanych przez Naczelnika O-łu i wszelkie dotyczące szkice, rysunki i potrzebne obliczenia. Te ostatnie wykonuje Biuro Naczelnika O-łu na podstawie materiału, dostarczonego przez Zawiadowców lub delegowanych pracowników Biura. Tak ułożony program Naczelnik O-łu przedstawia Naczelnikowi Służby nie później niż do czerwca roku poprzedzającego roboty. Programy te wpływają uprzednio do Wydziału Programowego. Wydział ten sporządza wyciągi na poszczególne linie danego Oddziału z dołączeniem odnośnego materiału, który ma być przedyskutowany w czasie inspekcji linii przez Naczelnika Służby. W czasie inspekcji Naczelnik Służby szczegółowo bada na miejscu przedstawione przez Oddział wnioski wg wymienionego wyciągu, aprobuje je lub decyduje odłożyć na dalszy termin i po powrocie z linii skierowuje je do Wydziału Programów. Ten ostatni na podstawie powziętych przez Naczelnika Służby decyzji, przekazując dane techniczne Wydziałowi Technicznemu dla opracowania projektów i kosztorysów i skontrolowania mniejszyh projektów i kosztorysów, wykonanych przez Oddziały. Również Wydział Techniczny opracowuje materiał na te roboty, które mają być oddane z przetargu firmom.

Po wykonaniu wymienionych prac i uzyskaniu zatwierdzenia projektów i kosztorysów przez Naczelnika Służby, wraca to wszystko do Wydziału Programów dla przepracowania aprobowanych programów w jedną całość z obliczeniem materiałów i kosztów, które Naczelnik Służby zabiera ze sobą na konferencję u Dyrektora Służby w Głównym Zarządzie. Po zatwierdzeniu programu robót przez Główny Zarząd, Wydział Programów wydaje drukiem wyciągi programu na poszczególne Oddziały i gałęzie pracy bez wskazania kosztów. Programy drukowane są w takiej ilości egzemplarzy, aby wystarczyło na doręczenie wszystkim Zawiadowcom i na tyle miesięcy, na ile roboty są przewidziane, gdyż co miesiąc muszą oni notować w odpowiednich rubrykach postęp robót i zakończenie. Z wymienionymi adnotacjami zawiadowców wędrują one przez Oddział do Wydziału Programów, który referuje postęp robót Naczelnikowi Służby. Tenże Wydział Programów opracowuje zapotrzebowanie na materiały, które dostarcza w drodze zakupów Wydział Zasobów wysyłając materiały nawierzchni do Oddziałowych Składnic nawierzchni i drobne materiały (gwoździe, szkło, farby itp.) do filialnych magazynów — sundry stores. — Materiały budowlane, jak kamień, cegła, budulec, wapno, cement itp. wysyłane są do miejsc robót, lub na place-Mason-yards, które przydzielane są Oddziałowym Kierownikom Robót budowlanych. Naturalnie wysyłkę dokonują te firmy, którym W-ł Zasobów wydał odpowiednie zamówienia, obciążając koszta materiałów kosztami transportu. Z powyższego wynika, że Zawiadowcy, mając szczegółowo opisane programy robót i przydzielone dla nich materiały nie mają potrzeby kalkulowania kosztów robót i mozolenia się nad cenami dniówek, dysponując tylko robotnikami stałymi. Pozostaje tylko sporządzenie sprawozdań miesięcznych z rozchodu materiałów. Obliczenie kosztów wykonanych robót i klasyfikowanie wydatków na paragrafy schematu zarachowania wykonuje Biuro Finansowe w Zarządzie Okręgu. Koszta te interesują tylko Naczelnika Służby, który każdego miesiąca może je zażądać z Biura Finansowego. Dla sporządzenia kosztorysów koszta robocizny i materiałów również podaje Biuro Finansowe. (d.c.n.)

SPROSTOWANIE BŁĘDÓW DRUKARSKICH

W artykule inż. J. Cholewo „Koleje w W. Brytanii i organizacja Służby Drogowej" w numerach 5 i 6 „Biuletynu St. I. i T. K. R. P." wkradły się niżej wyszczególnione błędy drukarskie.

W nr 5, str. 77, szpalta lewa w wierszu 18 od dołu, zamiast „Steff", powinno być „Staff";

str. 77, szpalta prawa w wierszu 25 od góry, zamiast „Operatating", powinno być „Operating";

W nr 6, str. 91 do rys. 8 należy dodać pod napisem 1. Działka: „długość torów 12 km, robotników 6," pod napisem 2. Działka: „długość torów 15 km, robotników 9";

str. 92, szpalta lewa, w wierszu 6 od góry, zamiast „charakterystyk", powinno być „charakterystycznych";

str. 92, w tabeli 8 na wprost Abbey Hill, zamiast „8.00" powinno by „80,0";

str. 92, szpalta prawa, w wierszu 9 od dołu, zamiast „Shinting" powinno być „Shunting".

Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P.

PROTOKÓŁ

Ze Zwyczajnego Zjazdu Delegatów Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. odbytego w sali obrad Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku w dniu 12 i 13 lipca 1947 r.

Zjazd otworzył dnia 12. 7. 47. r., o godz. 11,15 Prezes Stowarzyszenia kol. Balicki proponując do Prezydium na Przewodniczącego Zjazu kol. Modlińskiego, który z kolei na członków Prezydium Zjazdu proponuje kol. Juszczackiego, Waltera, Wichrzyckiego i Osmólskiego, oraz na sekretarzy kol. Jastrzębowskiego i Żakowskiego. Wybór Prezydium zebrani przyjęli przez aklamację. Jednocześnie Prezes kol. Balicki w krótkim przemówieniu zakreślił cele i zadania naszego Stowarzyszenia. Spośród zaproszonych gości Zjazd powitali:

1. Minister Komunikacji inż. Rabanowski Jan,
2. Sekretarz N.O.T. inż. Cieciόra Franciszek,
3. Wojewoda Gdański inż. Zralek.

Z kolei Przewodniczący odczytuje proponowany porządek dzienny;

1. Otwarcie Zjazdu,
2. Wybór Prezydium Zjazdu,
3. Mianowanie honorowych członków Stowarzyszenia,
4. Uchwalenie regulaminu obrad,

5. Wybór Komisji; Głównej, Mandatowej i Wnioskowej,
6. Odczytanie protokółu Zjazdu z dn. 4.V.46 r.
7. Sprawozdanie ustępujących Tymczasowych Władz Głównych: a) Zarządu; b) Komisji Rewizyjnej; c) Sądu Koleżeńskiego, —
8. Zatwierdzenie utworzonych Oddziałów i podziału terenowego Stowarzyszenia,
9. Zatwierdzenie poprawek w Statucie uzgodnionych ze Związkami Zawodowymi przez Zarząd Główny,
10. Dyskusja nad działalnością Tymczasowych Władz Głównych i udzielenie im absolutorium,
11. Plan pracy na rok 1947/48,
12. Plan finansowy na rok 1947/48,
13. Dyskusja i uchwalenie planu pracy i preliminarza na rok 1947/48,
14. Wybór: a) Prezesa Stowarzyszenia, b) Zarządu Głównego, c) Głównej Komisji Rewizyjnej, d) Głównego Sądu Koleżeńskiego, e) Delegatów do Rady N.O.T.-u,
15. Sprawy organizacyjne i wolne wnioski.

Po części organizacyjnej Zjazdu przewidziana część odczytowa i zwiedzanie portu.

Powyższy porządek dzienny przyjęto z jedną poprawką, a mianowicie wstawiono punkt 11a; Ustalenie wysokości składek członkowskich.

Do punktu 3; Członkiem honorowym Stowarzyszenia mianowano przez aklamację Ministra Komunikacji inż. Rabanowskiego.

Do punktu 4) Proponowany regulamin obrad odczytany przez Sekretarza Zarządu Głównego kol. Skrzekota przyjęto bez zmian. Po odczytaniu regulaminu obrad wniesiono nagły wniosek kol. Ciecióry celem wyboru delegacji składającej się z dwóch członków dla wyrażenia podziękowania Wice-Marszałkowi Sejmu ob. Barcikowskiemu za zaszczycenie Zjazdu swą obecnością. Na delegatów wybrano jednomyślnie kol. Waltera i Gajkowicza.

Do punku 5) Listy kandydatów do Komisji Głównej, Mandatowej i Wnioskowej proponowanych przez Ustępujący Zarząd Główny odczytane przez sekretarza kol. Skrzekota przyjęto jednogłośnie.

Do Komisji Głównej zostali wybrani; kol. Bader, Zubelewicz, Kajetanowicz, Pszenicki, Trzaskała, Lewitas, Szczygielski, Himner, Ulatowski. Do Komisji Mandatowej zostali wybrani; kol. Buzun, Drobiazgiewicz, Szczygłowski, Olędzki, Wołkanowski, Zimmer, Lassota. Do Komisji Wnioskowo-Redakcyjnej zostali wybrani; kol. Riedel, Laskowski, Hubert, Domaradzki.

Do punktu 6) Protokół z pierwszego Walnego Zjazdu Organizacyjnego Stowarzyszenia z dnia 4.V.46 r. oddczytany przez Sekretarza kol. Skrzekota przyjęto bez zmian.

Do punktu 7a) Sprawozdanie ustępującego Tymczasowego Zarządu Głównego załączone do protokółu odczytał Sekretarz kol. Skrzekot; zostało one przyjęte bez zmian.

Do punktu 7b) Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej odczytane przez Skarbnika Zarządu Głównego kol. Lewowskiego przyjęto bez zmian. Sprawozdanie zamyka się na dzień 1.VII.47 r. sumą złotych 432.120.— Saldo w B.G.K. na dzień 30.VI.47 r. wynosi 52.867.— zł.

Do punktu 7c) Sprawozdania Sądu Koleżeńskiego, wobec braku spraw nie było.

Do punktu 8) W sprawie podziału terenowego Stowarzyszenia; Sekretarz kol. Skrzekot proponuje zatwierdzić obecny podział granic Oddziałów według województw. Nad sprawą tą wywiązała się żywa dyskusja przy czym kol. Ulatowski, Wróbel Kajetanowicz podkreślili, że granice terenowe wojewódzkie nie pokrywają się z terenami D.O.K.P. i proponują, aby granice Oddziałów były zgodne z granicami terenu D.O.K.P. Kol Gadomski, Zubelewicz, Ciecióra i Modliński popierali propozycję kol. Skrzekota, który daje wyjaśnienie, że będą utworzone koła terenowe, które będzie można przydzielić pewnym Oddziałom i stawia wniosek aby sprawa ta była rozpatrywana przez Zarząd Główny. Na wniosek Przewodniczącego kol. Modlińskiego przystąpiono do głosowania za wnioskiem Sekretarza Zarządu Głównego kol. Skrzekota, który przyjęto.

Do punktu 9) Poprawki Statutu przyjęto en bloc przy dwóch wstrzymujących się od głosowania. W dyskusji nad poprawkami kol. Laskowski prosi o wyraźniejsze określenie słowa „demokracja ludowa". Definicję tego wyrazu daje kol. Pszenicki.

W wniosku nagłym kol. Walter odczytał telegram do marszałka Sejmu ob. Barcikowskiego o treści następującej:

Do Ob. Wice-Marszałka Sejmu Ustawodawczego
Wacława Barcikowskiego
w Warszawie

Sejm Ustawodawczy

„Zjazd Delegatów Stowarzyszenia Techników Komunikacji na zebraniu w dniu 12 lipca b.r. uchwala przesłać Obywatelowi Marszałkowi wyrazy hołdu oraz składa podziękowanie za zaszczycenie Zjazdu swą obecnością.

Obecność Obywatela Marszałka na naszym Zjeździe poczytujemy jako dowód wagi, jaką przywiązują Najwyższe Czynniki Państwa do roli naszego Stowarzyszenia w odbudowie Odrodzonej Ojczyzny."

Prezydium Zjazdu.

Wpłynęło również sprawozdanie Komisji Mandatowej, która ustaliła; a) zgłoszonych delegatów 65 osób, b) ważnych mandatów 54, c) nieobecnych 11, d) obecnych członków Zarządu Głównego 6. Na podstawie sprawozdania Komisji Mandatowej Przewodniczący kol. Modliński uważa Zjazd za prawomocny.

Do punktu 10) W dyskusji głos zabrał kol. Pszenicki, który proponuje przejść do pkt. 11 i 12, a następnie omówić pkt. 10 Kol. Ciecióra nawiązując do sprawozdania Sekretarza kol. Skrzekota podkreśla, że ze sprawozdania nie wynika, kto pracę Stowarzyszenia za ubiegły czas wykonał, czy Zarząd Główny, czy Oddziały, i proponuje, aby w sprawozdaniach rocznych brali udział przewodniczący poszczególnych Oddziałów. Prezes kol. Balicki podkreślił w dyskusji, że były trudności w organizacji Stowarzyszenia, tak początkowo nieufne stanowisko Związków Zawodowych, jak i psychiczne nastawienie niektórych kolegów należących do S.I.T.K. myślących jeszcze kategoriami przedwojennymi i nieufnie patrzących na nowe formy organizacyjne Stowarzyszenia. Kol. Prezes zwrócił również uwagę na nasz model gospodarczy, który nie jest wzorowany na stanie istniejącym w Z.S.R.R. ani w demokracjach zachodnich. (upaństw. przemysł, samorząd, sektor prywatny). Kol Wróbel proponuje punkt ciężkości działalności Stowarzyszenia przenieść na odczyty w klubach itp. a gotowe projekty przedstawić Zarządowi do zatwierdzenia. Kol. Ciecióra nie zgadza się ze stanowiskiem zajętym przez kol. Prezesa i twierdzi, że na podstawie konkretnej pracy, wyniki działalności Stowarzyszenia byłyby lepsze, a ilość członków byłaby większa niż 25% ogólnej liczby inżynierów i techników. Kol. Lewitas wysuwa propozycję, że działalność Stowarzyszenia powinna być zorganizowana i podzielona na sekcje fachowe, tym samym i liczba członków wzrastałaby. Kol. Skrzekot w odpowiedzi wyjaśnia, że członkowie nasi są rozrzuceni na linii oraz, że jesteśmy dopiero w stadium organizacji. Po dyskusji Przewodniczący kol. Modliński proponuje przyjąć wniosek Komisji Rewizyjnej udzielania absolutorium Zarządowi Głównemu, który przyjęto przez aklamację.

Do punktu 11) Plan pracy na rok 1947/48 odczytał kol. Skrzekot.

Do punktu 11a) W sprawie ustalenia wysokości składek głos zabrał skarbnik kol. Lewowski, który proponuje podwyższyć składkę miesięczną do wysokości 70.— zł. W dyskusji kol. Nowakowski i Zubelewicz wyrażają obawę, że podwyższenie składki miesięcznej uniemożliwi wrost liczby członków naszego Stowarzyszenia. Kol. Himner proponuje podwyższenie składki do 100.— zł. miesięcznie z tym, że 1/3 część zostałaby przekazana Zarządowi Głównemu a 2/3 dla Oddziału. Kol. Pszenicki proponuje podwyższyć składkę do 50.— zł., z tym, że niedobór zostałby pokryty przez subwencje (M.K. Drogi Wodne, Orbis, P.P.R.K. itp.). Kol. Ciecióra proponuje termin podwyższenia składek przenieść na termin późniejszy. Kol. Walter również uważa, że z uwagi na ciągły jeszcze okres organizacyjny oraz niski stan uposażenia pracowników P.K.P. termin podwyższenia składki miesięcznej jest przedwczesny, powstały niedobór w preliminarzu należy uzupełnić przez sybsydia. Kol. Brejer proponuje ustalić wysokość składki w stosunku % od uposażenia. Kol. Soroko nadmienia, że oprócz kwestii składek istnieje jeszcze sprawa kolportażu Przeglądu Komunikacyjnego, i stawia konkretny wniosek, że składka powinna również obejmować prenumeratę czasopima Przeglądu Komunikacyjnego. Kol. Walter stawia wniosek przerwania dyskusji na temat podwyższenia składki i pozostawienia jej w dotychczasowej wysokości z podziałem 50-cio procentowym na rzecz Związku Gł. i Oddziałów z dezyderatem, aby Zarząd Główny opracował możliwość podniesienia składki mies. od 1.V.48. Wniosek kol. Waltera przegłosowano i został on przyjęty większością głosów przy ilości 8 głosów przeciwnych i 4 głosów wstrzymujących się.

Do punktu 12) Plan finansowy na rok 1947/48 odczytał skarbnik kol. Lewowski; zamyka się on po stronie wpływów i rozchodów kwotą 652.000.— zł.

Do punktu 13) W dyskusji nad uchwaleniem planu pracy i preliminarza na rok 1947/48 głos zabrali kol. Gajkowicz, Pszenicki, Lassota, Francos, Domaradzki, Balicki. Kol. Pszenicki nawiązując do planu pracy Stowarzyszenia uważa, że jest realny i od Stowarzyszenia zależeć będzie wypełnienie jego treści. Następnie mówca nawiązuje do planu trzyletniego, którego zrealizowanie w dużej mierze zależeć będzie od spełnienia obowiązków przez Stowarzyszenie i jego poszczególne Oddziały. Kol. Balicki omawia sprawę szkół fachowych i proponuje podejść do niej według potrzeb regionalnych. Po dyskusji Przewodniczący kol. Modliński podaje do przegłosowania plan pracy i preliminarz, które przyjęte zostają jednogłośnie.

Do punktu 14a) Na Prezesa Stowarzyszenia wybrany został przez aklamację Wice-Minister kol. Balicki.

Do punktu 14b) Do Zarządu Głównego wybrani zostali przy jednym głosie wstrzymującym się od głosowania kol. Blatton, Gajkowicz, Lewowski, Kornacki, Przedpelski, Zabłocki, Różycki, Skrzekot, Szczygielski, Teodorczyk, Walter, Zubelewicz. Na zastępców; Wróbel, Starczewski, Zambrowska.

Do punktu 14c) Do Komisji Rewizyjnej wybrani zostali jednogłośnie; kol. Bader, Modliński, Pszenicki, Tryliński, Wołkanowski. Na zastępców Kajetanowicz, Osmólski.

Do punktu 14d) Do Głównego Sądu Koleżeńskiego; kol. Andrzejewski, Kmita, Buzun, Juszczacki, Wichrzycki, Popławski, Tylinger. Na zastępców; Laskowski i Szczygłowski.

Do punktu 14e) Na Delegatów do N.O.T.-u kol. Balicki, Gajkowicz, Zabłocki, Kornacki, Zgierski, Riedel, Skrzekot, Walter, Witkowski, Lewowski.

Do punktu 15) W sprawach organizacyjnych i wolnych wnioskach głos zabrali; kol. Rogowski, który podkreśla bardzo silne zainteresowanie świata technicznego bytem materialnym i apeluje do Zarządu Głównego i Zarządów wszystkich Oddziałów o wystąpienie z wnioskiem polepszenia sytuacji materialnej pracowników technicznych. Kol. Lewitas odpowiadając kol. Rogowskiemu, podkreśla że Stowarzyszenie Inżynierów i Techników nie ma prawa bez udziału Związku Zawodowego zajmować się tą sprawą co jest podkreślone w Statucie Stowarzyszenia. Kol. Gajkowicz podaje, że obecnie toczą się obrady między N.O.T. i poszczególnymi organizacjami K.C.Z.Z., jak Z.Z.K. i tp. w sprawie rewizji uposażeń. Kol. Cieciόra podaje, że Zjazd nie może dopuścić do tworzenia dysonansu między Stowarzyszeniem i Związkami Zawodowymi i prosi Przewodniczącego o zdjęcie tej sprawy z porządku obrad. Na tym I część oficjalna Zjazdu została zamknięta dnia 12.VII. 1947 r o godz. 16,50.

W drugim dniu Zjazdu obrady rozpoczęto w tym samym gmachu o godz. 9,00.

Po przywitaniu gości przez Przewodniczącego kol. Modlińskiego odbył się odczyt kol. Riedla na temat; „Drogi wodne śródlądowe wczoraj, dziś i jutro". Prelegent w zwięźle opracowanym referacie omawiał przedwojenny, obecny i planowany rozwój naszych głównych arterii wodnych jakimi są Wisła i Odra.

Następnie odbył się odczyt kol. Modlińskiego na temat „Zagadnienia komunikacji kolejowej w portach Gdańsk i Gdynia".

Prelegent na podstawie przez siebie opracowanych projektów przedstawił obecny stan i planowany rozwój urządzeń kolejowych w wyżej wymienionych portach w związku z preliminowanym obrotem przeładunku towarów w planie trzyletnim.

Po odczytach nastąpiło oprowadzenie gości z Urzędu Wojewódzkiego do przystani na Motławie przy Zielonej Bramie gdzie po drodze objaśniono gościom napotykane zabytki historyczne miasta. O godz. 11,00 wyruszono statkiem postawionym do dyspozycji Zjazdu przez Dyrekcję Dróg Wodnych na zwiedzanie portu Gdańskiego i pomnika poległych na Westerplatte we wrześniu 39 r. skąd wyruszono na zwiedzanie śluzy w Łożyskach i ujścia Wisły.

Po wspólnym obiedzie w Łożyskach nastąpił powrót statkiem o godz. 20,00 do Gdańska, gdzie nastąpiło rozwiązania Zjazdu.

SEKRETARZ (—) Żakowski

PRZEWODNICZĄCY Modliński

SPRAWOZDANIE

Z działalności Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacj Rzeczypospolitej Polskiej od dn. 4.V. 1946 r. do dn. 1. VII. 1947 r.

Wybrane na zebraniu Organizacyjnym w dniu 4. V. 46 r. Tymczasowe Władze Główne ukonstytuowały się na zebraniu w dniu 24. V. 1946 r. w sposób następujący:

Zarząd Główny; Prezydium Kol. Wiśniewski, kol. Przedpelski, Sekretarz — kol. Skrzekot, Skarbnik — kol. Lewowski.

Główna Komisja Rewizyjna; Przewodniczący — Kol. Stodolski, Sekretarz — kol. Ciechoński.

Główny Sąd Koleżeński; Przewodniczący — kol. Andrzejewski, Sekretarz — kol. Szajer.

Na zebraniu tym ustalono wytyczne dla działalności Stowarzyszenia, które zostały zrealizowane w następujący sposób:

1. **Działalność Organizacyjna:** Zorganizowano 10 Oddziałów i 1 Pododdział Stowarzyszenia a to;

1.**Oddział Warszawski.** Oddział powstał w dniu 30.VII 46 r. liczy 459 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału; Przewodniczący — kol. Buzun Henryk, Z-ca Przewodniczący — kol. Trzaskała Piotr, Z-ca

Przewodniczący — kol Zgierski Józef, Sekretarz — kol. Lewitas Jadwiga, Skarbnik — kol. Gordziałkowski Wacław.

Siedziba Oddziału Warszawa, ul. Żelazna Nr. 18.

Oddział Krakowski; Oddział powstał w dn. 3.IX. 46 r. liczy 283 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału; Przewodniczący — kol. Kmita Adam, Z-ca Przewodniczący — kol. Gehorsam Leon, Z-ca Przewodniczący — kol. Różycki Jan, Sekretarz — kol Wyspiański, Z-ca Sekretarz — kol. Romaszko Włodzimierz, Skarbnik — kol. Krawczyk Saturnin, Z-ca Skarbnik — kol Nowotny Roman.

Siedziba Oddziału D.O.K.P. Kraków.

3. **Oddział Poznański**. Powstał w dn. 10.XI. 46 r. liczy 176 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału; Przewodniczący — kol. Ulatowski, Z-ca Przewodniczący — kol. Laskowski, Z-ca Przewodniczący — kol. Borowy, Sekretarz — kol. Cybulski, Z-ca — kol. Sipiński, Skarbnik — kol. Jarom, Z-ca — kol. Gotajuch.

Siedziba Oddziału D.O.K.P. Poznań.

4. **Oddział Łódzki**. Powstał w dniu 18. IX. 46 r. liczy 237 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału; Przewodniczący — kol. Bader Aleksander, Z-ca Przewodniczący — kol. Koryciński Franciszek, Z-ca Przewodniczący — kol. Wróbel Seweryn, Sekretarz — kol. Margulis Anna, Z-ca — kol. Michałkiewicz Paweł, Skarbnik — kol. Iwanow Mikołaj, Z-ca — kol. Doliński Mieczyław.

Siedziba Oddziału D.O.K.P. Łódź.

5. **Oddział Gdański**. Powstał w dn. 12.IX. 46 r. liczy 167 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału; Przewodniczący — kol. Soroko Józef, Z-ca Przewodniczący — kol. Janiszewski Tadeusz, Z-ca Przewodniczący — kol. Riedel Adolf, Sekretarz — kol. Żakowski Witold, Z-ca Sekretarz — kol. Jastrzębski Bogusław, Skarbnik — kol. Rajmont Jerzy, Z-ca — kol. Kucharczak Stanisław.

Siedziba Oddziału D.O.K.P. Gdańsk.

6. **Oddział Szczecin**. Powstał w dn. 22. XI 46 r. liczy 54 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału: Przewodniczący — kol Dziekoński Włodzimierz, Z-ca Przewodniczący — kol. Amon Jan, Sekretaz — kol. Drobiazgiewicz Jan, Z-ca — kol. Szawarski Józef, Skarbnik — kol. Wojnowski Alfred, Z-ca — kol. Krajewski Tadeusz.

Siedziba Oddziału w lokalu Kierownictwa Odbudowy Kolei Państwowych.

7. **Oddział Olsztyn**. Powstał w dniu 26. X. 46 r. liczy 56 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału: Przewodniczący — kol. Popławski Henryk, Z-ca Przewodniczący — kol Liksza Konstanty, Z-ca Przewodniczący — kol. Sawicki Stanisław, Sekretarz — kol. Kiewlicz Stefan, Skarbnik — kol. Wiszniewski.

Siedziba Oddziału Olsztyn D.O.K.P. pokój Nr. 214.

8. **Oddział Lublin**. Powstał w dniu 1. VI. 47 r. liczy 128 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału: Przewoniczący — kol. Mazurek Edward, Z-ca Przewodniczący — kol. Podkowa Stanisław, Z-ca Przewodniczący — kol. Bieługa Mikołaj, Sekretarz — kol. Zientał Witold, Z-ca Sekretarz — kol. Koper Edward, Skarbnik — kol. Rzymowski Eugeniusz, Z-ca — kol. Karpowicz Konstanty.

Siedziba Oddziału, Lublin, ul. Wyszyńskiego Nr. 14, m. 136.

9. **Oddział Katowice**. Oddział powstał w dniu 20 maja 47 r. liczy 162-ch członków.

Prezydium Zarządu Oddziału: Przewodniczący — kol. Olędzki Bolesław, Z-ca Przewodniczący — kol. Polaczek Franciszek, Z-ca Przewodniczący — kol. Madany Stanisław, Sekretarz kol Nowakowski Antoni, Skarbnik — kol. Żubr Stanisław.

Siedziba Oddziału D.O.K.P. Katowice.

10. **Oddział Wrocław**. Powstał w dniu 30.V. 46 r. liczy 288 członków.

Prezydium Zarządu Oddziału: Przewodniczący — kol. Duda, Z-ca Przewodniczący — kol. Juszczacki, Z-ca Przewodniczący — kol. Straszyński, Sekretarz — kol. Hnidec, Skarbnik — kol. Płaszyński.

Siedziba Oddziału D.O.K.P. Wrocław.

11. **Pododdział Rzeszów**. Powstał w dn. 5. IX. 46 r. liczy 43 członków.

Razem Stowarzyszenie liczy 2046 członków, na ogólną sumę 8,000 inżynierów i techników zatrudnionych w komunikacji.

Wyjazdy w teren członków Zarządu Głównego w sprawach organizacyjnych razem 30-ci razy, w innych sprawach 3 razy, razem 33. Posiedzeń Zarządu Głównego było 6. Prezydium Zarządu działało permanentnie. Powołano Komisje przy Zarządzie Głównym dla opracowywania zagadnień specjalnych, a to: 1. Komisję Organizacyjną; 2. Komisję Wydawniczą; 3. Komisję Naukowo-Szkoleniową, jako Komisje stałe, oraz czasową podkomisję dla spraw związanych z Kongresem Techników w Katowicach w składzie 9-iu osób. Zorganizowano biuro Stowarzyszenia angażując dwie siły płatne i zakupując urządzenia biurowe, oraz maszynę do pisania. Biuro to w okresie sprawozdawczym sporządziło kartotekę członków i wypisało 2063 legitymacji członkowskich, przyjęło pism 174 i wysłało 239 w tym 5 okólników. W ogóle biuro prowadziło wszystkie sprawy Stowarzyszenia zgodnie z jego w Statucie określonym charakterem organu wykonawczego i łączącego poszczególne ośrodki pracy Stowarzyszenia. Poza tym biuro przygotowywało, załatwiało i realizowało wszelkie sprawy u władz i urzędów a także innych instytucji z którymi Stowarzyszenie wchodziło w kontakt.

W ostatnich miesiącach przez zaangażowanie wykwalifikowanego buchaltera i opracowanie regulaminu finansowego ujęto również całość gospodarki finansowej Stowarzyszenia w ramy nakazanego przez prawo porządku. Uzyskano od Ob. Ministra Komunikacji w drodze wyjątku prawo ściągania składek przez listy płac, co bardzo odciążyło pracujących honorowo Kolegów skarbników i przez co można liczyć na regularność i punktualność wpływów.

Biuro opracowało również regulaminy dla Sekcji i kół Terenowych Stowarzyszenia, które uchwalone przez Zarząd Główny dają podstawę do rozbudowania pracy w dziedzinie naukowo-technicznej i rozprzestrzeniania placówek Stowarzyszenia poza miasta wojewódzkie.

Zarząd Główny starając się o nawiązanie jaknajbliższej współpracy ze Związkami Zawodowymi, przeprowadził zmiany w Statucie Stowarzyszenia na podstawie udzielonych mu przez Walny Zjazd Organizacyjny pełnomocnictw, ustalone na konferencjach w K.O.Z.Z. i Z.Z.K. określające wyraźnie stosunek naszej organizacji do ruchu zawodowego.

Na wspólnych posiedzeniach z członkami Głównej Komisji Rewizyjnej opracowano dwa półroczne preliminarze wpływów i wydatków, które były podstawą gospodarki finansowej Stowarzyszenia do dnia 1.VI. 1947 roku.

Stowarzyszenie współpracowało przez cały czas ściśle z N.O.T., mając w Komitecie Organizacyjnym 4-ch delegatów i jednego przedstawiciela w Prezydium Rady N.O.T.-u. Poza tym delegaci nasi brali udział w Komisjach stałych N. O. T.-u a to: w Komisji Wydawniczej, Zagranicznej, Kongresowej, a także w obradach dotyczących ważnych dla świata technicznego sprawach specjalnych jak np. sprawa nowej ustawy o tytule inżyniera.

Współpraca ta zaznaczyła się przede wszystkim w czasie przygotowania, organizowania i przeprowadzenia Kongresu Techników Polskich w Katowicach 10 grudnia 1946 r. W obradach Kongresu wzięło udział 423 członków naszego Stowarzy-

szenia, obradując zasadniczo w Sekcjach III-ciej i IV-tej — przy tym mieliśmy delegatów i obserwatorów również na obradach innych Sekcji.

Niestety mimo usilnych starań, Stowarzyszenie nie potrafiło dotychczas zapewnić sobie odpowiedniego pomieszczenia w Warszawie. Mamy jednak nadzieję, że w związku z odbudową przez N.O.T. domu Technika na Czackiego na jesieni rb. będziemy mogli dysponować bodaj w skromnych rozmiarach pokojami na biura i wspólnymi salami zebrań, wspólną czytelnią i biblioteką, co napewno wprowadzi decydujący zwrot na lepsze w pracy Stowarzyszenia.

B. **Działalność związana z planem trzyletnim.**

Planowi 3-letniemu poświęcony był Kongres Techników Polskich w Katowicach. Na Kongres ten zgłoszono ogółem ze strony Stowarzyszenia 17-cie referatów. Plan i tematykę referatów ustalała Podkomisja Kongresowa Stowarzyszenia, która wyłoniła specjalną 4-osobową Komisję Wnioskowo-Redakcyjną dla opracowania tez i wniosków ogólnych ze zgłoszonych referatów. Poza tym całość materiału do dyskusji referowali na Sekcjach referenci generalni. Stenogramy z obrad zostały opracowane przez Prezydia Sekcji i oddane N.O.T. do opublikowania w księdze kongresowej, której II-gi tom niestety dotychczas jeszcze nie ukazał się. Natomiast wszystkie referaty zgłoszone na Kongres zostały wydrukowane w specjalnym wydawnictwie „Przeglądu Komunikcyjnego", wnioski zaś generalne opublikowane na łamach prasy technicznej (Przegląd Komunikacyjny i Drogownictwo). I-szy tom wydania Kongresowego pt. „Technika w służbie demokracji" z referatami z planem Kongresu wydany przez N.O.T. został przesłany do rozprzedaży w Oddziałach Stowarzyszenia. W pięciu Oddziałach zostały zorganizowane zebrania sprawozdawcze bezpośrednio po Kongresie.

C. **Działalność techniczno-naukowa.**

Podstawy do szerszej działalności na tym polu da dopiero podział Stowarzyszenia na Sekcje. Dotychczas poszczególne Oddziały — czy to przez pomoc władzom administracyjnym w organizowaniu kursów fachowych, czy też przez wykładających na tych kursach członków Stowarzyszenia wniosły pewien wkład w tę dziedzinę pracy.

Oddział Krakowski nawiązał ściślejszą współpracę z Wydziałem Komunikacyjnym Akademii Górniczej w Krakowie. Tenże sam Oddział zapoczątkował pożyteczną akcję odczytów dla instytucji i władz celem zapoznania szerszego ogółu z zagadnieniami i potrzebami komunikacji. W szeregu Oddziałów a to: Łódzkim, Krakowskim, Wrocławskim, Warszawskim i Poznańskim zaznaczyła się pewna działalność odczytowa ciekawa, ale jeszcze dorywcza i sporadyczna.

D. **Działalność wydawnicza.**

Akcja N.O.T.-u koordynacji poczynań wydawniczych poszczególnych resortów nie doprowadziła jeszcze na naszym terenie — jak zresztą i gdzie indziej do konkretnych rezultatów. Niemniej jednak wstępne badania możliwości i sposobu współpracy mamy poza sobą. Oprócz kilku recenzji książek technicznych dla N.O.T. i wspomnianych już wydawnictw Kongresowych jedynym, ale ważnym osiągnięciem Zarządu Głównego było zapoczątkowanie wydania „Biuletynu Stowarzyszenia" przy „Przeglądzie Komunikacyjnym", który może z czasem rozwinąć się w czasopismo odpowiadające potrzebom Stowarzyszenia.

E. **Imprezy.**

Oprócz wycieczek organizowanych przez poszczególne Oddziały np. (na Targi Poznańskie) i wspomnianej już działalności odczytowej, większych imprez Stowarzyszenie nie zorganizowało

F. **Współpraca ze Związkami Zawodowymi.**

Oprócz wypadków współpracy sporadycznej niektórych Oddziałów z Zarządami Okręgowymi Związków Zawodowych ściślejszej współpracy w skali krajowej nie zdołano jeszcze nawiązać. Częściowo stoi temu na przeszkodzie stanowisko Zarządu Głównego Z.Z.K., który nie uzgodnił dotychczas proponowanego przez Zarząd Główny Stowarzyszenia wspólnego komunikatu wyjaśniającego stosunek obu organizacji do siebie i nawołującego do współpracy na wszystkich szczeblach organizacyjnych.

G. **Kontakty z zagranicą.**

Kontakty z zagranicą były dotychczas możliwe przez N.O.T. Przedstawiciele naszego Stowarzyszenia brali udział w Kongresie Światowej Federacji Technicznej w Paryżu, a potem z ramienia N.O.T. w obradach Komitetu Wykonawczego tej organizacji. W innych wycieczkach i wyjazdach niestety nie udało się nam wziąć udziału na skutek trudności w uzyskaniu paszportów w bardzo krótkich terminach podawanych przez N.O.T. względnie na skutek niemożności finansowania takich wyjazdów

Niektórzy z naszych członków wyjeżdżający służbowo zagranicę dzielili się jednak swoimi zdobyczami z szerszym gronem Kolegów przez interesujące odczyty, które po powrocie wygłaszali, względnie przez artykuły w naszych czasopismach technicznych.

Przedstawiając Zjazdowi powyższe sprawozdanie ustępujący Zarząd Główny zdaje sobie sprawę, że osiągnięcia nasze zamykające się okresem rocznej pracy od chwili powstania Stowarzyszenia, należą prawie wyłącznie do dziedziny tworzenia podstaw organizacyjno-prawnych i częściowo finansowych. Ten stan rzeczy jest wynikiem nie tylko popełnionych przez Zarząd Główny niedociągnięć w pracy, ale złożyły się na to i przyczyny niezależne od dobrej woli i zdolności kierowniczych Zarządu. Do przyczyn takich należy zaliczyć; wczesne stadium organizacyjne Stowarzyszenia, nowość, a tym samym pewna niepopularność zasad branżowości i powszechności, na których było ono budowane; następnie okres wyborów i stabilizacji gospodarczej i politycznej kraju, a także ciężka zima i wyjątkowe nasilenie powodzi.

Te zdarzenia, które nasi członkowie przeżywali wspólnie z całym narodem znajduje się przeważnie na eksponowanych specjalnie placówkach obsorbowały im dużo czasu na niekorzyść pracy w Stowarzyszeniu.

Zdając sobie więc sprawę, że ramy zbudowane pod naszym kierownictwem nie są jeszcze należycie wypełnione treścią, że wieje od nich jeszcze pustka i brak ciepła życia, które wielu członków odstręczają nawet chwilowo od organizacji, przedstawiamy jednocześnie plan pracy na rok przyszły, który jak mamy nadzieję, po przeprowadzeniu korektur, które nasunie życie, — będzie dobrą podstawą dla owocnej pracy Stowarzyszenia w roku 1947/48.

Ramowy ten plan został zbudowany w ten sposób, aby główne zadania Stowarzyszenia były w roku przyszłym już w pełni realizowane. Zadania te opierają się przede wszystkim naszym zdaniem na;

a) potrzebach szerokich rzesz członków, które mają prawo wymagać, aby nasza organizacja rozszerzała ich możliwości zdobywania wiedzy, wzbogacała życie techniczne i przyczyniła się do zacieśnienia węzłów koleżeńskich;

b) potrzebach naszej gospodarki narodowej, która w związku z przejściem na planowy rozwój Planu 3-letniego stawia przed polskim światem technicznym jak to konkretnie wykazał Kongres Techników Polskich w Katowicach zaszczytne ale trudne zadanie stworzenia nowych wartości, nowego typu technika obejmującego nie tylko ściśle techniczne, ale i społeczne i gospodarcze aspekty swojej pracy;

c) potrzebie zachowania ciągłości zasadniczej kierunku naszej działalności, która w tego rodzaju organizacjach daje owoce dopiero po dłuższym zżyciu się członków i wytworzeniu szerokiej koleżeńskiej platformy współpracy;

d) potrzebie wciągnięcia ogółu inżynierów i techników komunikacji do współpracy i wychowania aktywnego członka Stowarzyszenia, który jednak w ramach naszej organizacji mógłby równie swobodnie przejawić swą inwencję twórczą, swoje koncepcje i zapatrywania szlifować w szerszej koleżeńskiej dyskusji.

Wierzymy, że Stowarzyszenie nasze na tej drodze stanie się w niedługim czasie naprawdę pożyteczną organizacją, tak z punktu widzenia ogólno-państwowego jak i w opinii każdego członka.

Zarząd Główny Stowarzyszenia

Warszawa, dnia 10 lipca 1947 roku.

PLAN PRACY

Stówarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji R. P. na rok 1947/48.

A. Zamierzenia organizacyjne.

1. Zorganizowanie Oddziałów Stowarzyszenia w Województwach;
 a. Pomorskim (Bydgoszcz),
 b. Kieleckim (Kielce),
 c. Białostockim (Białystok),
 d. Rzeszowskim (Rzeszów)

2. Powołanie przez Zarząd Główny kierownictw (Zarządów) Sekcji wg. uchwalonego regulaminu, — odpowiedzialnych za opracowanie i realizację szerokiego programu zjazdów fachowych, odczytów, wycieczek w ramach poszczególnych działów komunikacji.

Szczególną uwagę należy zwrócić na organizacyjne powiązanie kierownictw Sekcji z terenem przez Oddziały i na współpracę ich z Komisjami Głównymi w zakresie poszczególnych dziedzin pracy.

3. Zarząd Główny zajmując się przede wszystkim zagadnieniami organizacyjnymi, finansowymi, mając obok tego zadanie koordynacji całości prac w różnorodnych dziedzinach działalności Stowarzyszenia, powinien więc powołać następujące stałe Komisje Główne, a to:
 a. Komisję Programową,
 b. Komisję Wydawniczą,
 c. Komisję Naukowo-techniczną,
 d. Komisję Zagraniczną,
 e. Komisję Imprezową.

Komisje te powinny opiekować się i kierować poszczególnymi dziedzinami życia Stowarzyszenia w myśl celów określonych w Statucie Stowarzyszenia i według wskazówek uchwalonego ramowego planu pracy, wykazując inicjatywę nie tylko w sensie planowania, ale i wykonania zadań przez dobranych szeroko współpracowników w terenie. Powinny one być powiązane osobowo ze wszystkimi Sekcjami Stowarzyszenia i delegaci z ramienia tych komisji powinni wchodzić w skład odpowiednich komisji przy N. O. T.

W zakresie korespondencji i czynności kancelaryjnych korzystają Komisje z pomocy Biura Stowarzyszenia.

3a. Zarząd Główny po pewnym okresie działania komisji w ramach powierzonych im zadań, na podstawie poczynionych obserwacji i spostrzeżeń, powinien uchwalić regulaminy, określające dokładnie skład, zakres pracy i zadania Komisji Głównych. W regulaminach tych powinny znaleźć się już rozwiązania, dotyczące organizacyjnego przenikania się działalności Komisji i Sekcji, a także podbudowy organizacyjnej Komisji w Sekcjach i Oddziałach (np. przez podkomisje).

4. Powołanie przez Zarządy Oddziałów Kół Terenowych w myśl uchwalonego regulaminu, z podziałem na koła fachowe wg Sekcji, celem pogłębienia zasięgu wpływu Stowarzyszenia w teren i umasowienia Organizacji.

5. Starania o lokale dla biur, a przede wszystkim na sale zebrań, gdzie mieściłaby się równocześnie czytelnia czasopism technicznych, a nawet biblioteka techniczna, powinny być przez Zarządy Stowarzyszenia zakończone w r. b. pomyślnie, gdyż jest to nieodzowny warunek zogniskowania i ożywienia życia Stowarzyszenia.

6. Stworzenie szerszych podstaw finansowych dla pracy Stowarzyszenia przez wprowadzenie członkostwa instytucji i osób prawnych, a także przez starania się o subwencję u Władz na cele szkoleniowe, wydawnicze itp.

B. Działalność związana z Planem 3-letnim.

Komisja Programowa Stowarzyszenia powinna opracować w porozumieniu z T. O. T., M. K., P. K. P. i przy współpracy innych Komisji wytyczne, wprowadzające w każdej dziedzinie życia Stowarzyszenia momenty związane z rozwojem gospodarczego planowania i realizacją Planu 3-letniego.

Należy rozpowszechniać materiały z Kongresu Techników Polskich.

W prasie technicznej powinny być zamieszczane biuletyny z postępów w pracy tak w planowaniu jak i w realizacji Planu na poszczególnych odcinkach Komunikacji. Na ten cel powinien być w naszych czasopismach branżowych poświęcony dział specjalny.

C. Działalność techniczno-naukowa.

Powinna być kierowana przez Główna Komisję Techniczo-Naukową. Należy jednak w roku bieżącym:

1. Urządzić zjazdy fachowe w ramach Sekcji.
2. Nawiązać kontakty z uczelniami i instytucjami badawczymi.
3. Współdziałać czynnie w układaniu programów nauczania technicznego w szkolnictwie komunikacyjnym i na wszelkiego rodzaju kursach technicznych.
4. Urządzać cykle odczytów naukowo-technicznych w celu dokształcania względnie uzupełniania wiadomości fachowych członków.
5. Wprowadzić na łamach naszych branżowych czasopism technicznych dział porad technicznych pod odpowiednim kierownictwem fachowym.
6. Zainteresować się poziomem wyszkolenia fachowego członka, dopomóc tym, którzy chcieliby pracować nad podwyższeniem swych kwalifikacji technicznych, lub na polu naukowym.
7. Rozszerzyć karty ewidencyjne członków przez odnotowywanie wykształcenia zasadniczego, specjalnego, praktyki, dokonanych prac naukowo-technicznych itp.
8. Opracować takie metody i w ten sposób prowadzić pracę aby przy rozwiązywaniu problemów technicznych, zwracać uwagę członków na stronę ekonomiczną i gospodarczą tych problemów.
9. Zainteresować członków metodami nowoczesnego planowania i naukowej organizacji pracy.
10. Stworzyć zaczątek biblioteki Stowarzyszenia na razie jako części biblioteki N. O. T. lub M.K.

11. Starać się w porozumieniu z N. O. T. o uzyskanie przedstawicielstwa w Radzie Naukowej Szkół Wyższych.

12. Opracowanie wspólnie z Komisją Programową wytycznych dla wszystkich dziedzin pracy Stowarzyszenia, tak aby praca członka w Stowarzyszeniu była uzupełnieniem i dopełnieniem jego pracy zawodowej, a nie dodatkowym obciążeniem odrywającym go od zasadniczej pracy w resorcie.

D. Działalność wydawnicza.

Będzie pozostawać pod opieką i kierownictwem ogólnym Głównej Komisji Wydawniczej.

Należy w roku bieżącym:

1. Rozwinąć i przekształcić „Biuletyn Stowarzyszenia" w organ odpowiadający potrzebom Stowarzyszenia przez:

a. stworzenie stałych podstaw finansowych,

b. zapewnienie stałej współpracy jak największej ilości kolegów z terenu,

c. rozbicie treści na działy wg. dziedzin działalności Stowarzyszenia i rozdzielenie funkcji w redakcji,

d. nawiązanie kontaktu, wymiany materiałów i w ogóle współpracy z czasopismami branżowymi na terenie komunikacji (Drogownictwo, Gospodarka Wodna itd.), a przez N. O. T. i z innymi czasopismami technicznymi,

e. Wprowadzenie działu sprawozdawczo-informacyjnego z pracy i osiągnięć technicznych w Polsce i zagranicą, a także działu, gdzie znalazłyby się dokładne sprawozdania z wygłaszanych na terenie całego Stowarzyszenia odczytów naukowo-technicznych.

2. Przeprowadzić ankietę jakie książki techniczne są ogółowi członków najbardziej potrzebne i starać się o ich wydanie.

3. Rozpowszechnić na razie ideę bibliotek koleżeńskich (Stowarzyszenie sporządza spis książek technicznych posiadanych przez członków i pośredniczy przy wzajemnym wypożyczaniu).

4. Współpraca z N. O. T. dla koordynacji technicznej działalności wydawniczej w skali krajowej na terenie resortu komunikacji.

5. Doprowadzenie do opracowania planu wydawnictw technicznych i realizacja tego planu w zakresie komunikacji.

E. Działalność w dziedzinie szkolnictwa technicznego.

Będzie pozostawała pod kierownictwem ogólnym i opieką Głównej Komisji Naukowo-Technicznej.

Zaleca się:

1. Zbadanie osiągnięć i planów jakie w tej dziedzinie mają Władze administracyjne i Związki Zawodowe na terenie poszczególnych komunikacji.

2. Znalezienie odpowiednich dróg dla dopomożenia władzom względnie Sekcjom Technicznym Związków Zawodowych w planowaniu i realizacji programów szkoleniowych.

3. Wystąpienie z inicjatywą własną w zakresie podwyższenia kwalifikacji fachowych członków Stowarzyszenia i organizowanie we własnym zakresie odpowiednich kursów względnie cyklów odczytowych.

F. Współpraca ze Związkami Zawodowymi.

Zarząd Główny Stowarzyszenia powoła czasową Komisję dla spraw współpracy Stowarzyszenia ze Związkami Zawodowymi.

Komisja ta powinna wejść w kontakt z Zarządami Związków Zawodowych w celu pomocy w zakresie podniesienia wiedzy fachowej członków Związków przez kursy, odczyty itp. imprezy.

G. Kontakty z zagranicą.

Powierzone zostaną Komisji Zagranicznej Stowarzyszenia, która będzie ściśle współpracowała z odpowiednią Komisją N. O. T.

Zadaniem jej będzie zbadanie możliwości wyjazdów za granicę względnie stworzenie takich możliwości,

1. Śledzenie za postępami wiedzy technicznej za granicą i informowanie o nich członków Stowarzyszenia w specjalnym dziale organu Stowarzyszenia.

2. Organizowanie wymiany czasopism technicznych.

3. Starania o dokonywanie przekładów z dzieł technicznych za granicą i wydanie takich, których brak szczególnie odczuwamy (przy współpracy z Komisją Wydawniczą) N. O. T.

4. Typowanie odpowiednich delegatów na techniczne Zjazdy za granicą i zapraszanie gości zagranicznych na własne imprezy i w ogóle nawiązanie korespondencji z organizacjami technicznymi za granicą, a specjanie z U.S.A., Z.S.R.R., Anglią i Francją.

Zaleca się:

5. Wykorzystanie osobistych znajomości, wyjazdów służbowych członków Stowarzyszenia, skupisk polskiej emigracji dla nawiązania tych kontaktów. Wycieczki w celu poznania ciekawych obiektów technicznych za granicą przy wykorzystaniu możliwości jakie przynależność do resortu komunikacji daje w tym kierunku.

H. Działalność odczytowa i imprezy.

Działalnością tą kierować będzie Komisja Imprezowa. Zadaniem jej będzie wspólne z innymi komisjami opracowanie i wykonanie szerokiego programu odczytów i imprez w Sekcjach i Oddziałach.

Zaleca się szczególnie:

1. Zbadać możliwość i plany jakie mają Sekcje i Oddziały w zakresie realizowania imprez (odczytów, kursów, wycieczek itp.), w których musi przejawiać się całokształt pracy Stowarzyszenia, od zagadnień Planu 3-letniego zacząwszy, a na imprezach towarzyskich celem poznania się wzajemnego członków skończywszy.

2. Dopomagać Sekcjom i Oddziałom drogą przesyłania względnie wymiany pomiędzy nimi odpowiednich materiałów, do czego powinien Komisji posłużyć odpowiedni dział w czasopiśmie Stowarzyszenia.

3. Opracowywanie ważnych zagadnień w skali krajowej, a nawet wysyłanie prelegentów w teren.

4. Organizowanie wspólnych imprez w skali krajowej.

Warszawa, dnia 10 lipca 1947 roku.

ZARZĄD GŁÓWNY:

Sekretarz (—) **J. Skrzekot**

Prezes (—) **Z. Balicki**

Wydawca: Stow. Inżynierów i Techników Komunikacji R.P. Zarząd Główny. — Warszawa, Żelazna Nr 18.
Redaktor odp. inż. Aleksander Gajkowicz. D-017383
Zakł. Graf. Spółdz. Wyd. „Książka", Łódź, Piotrkowska 86